

Le lien aéronautique

ISSN : 1773-0260

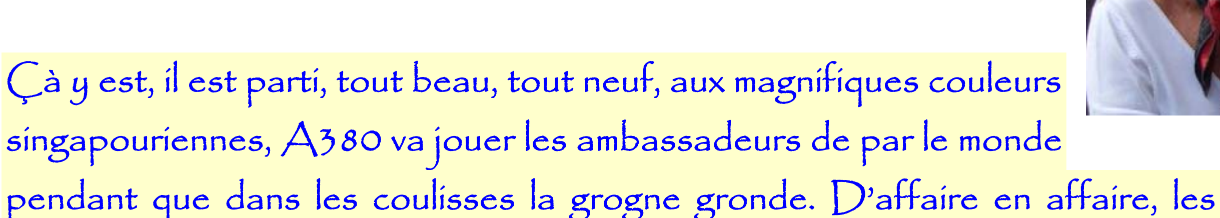
Au-dessus de la Mauritanie par Jean-Pierre Condat

www.descollagesdusud.fr

Publication et édition :AMC/ SMB 24 ch. Savit 31300 Toulouse.. Tel :+33680686234. @mail :simonebecco@aol.com

Directeur de publication, de réalisation, de conception : Dr Simone M. BECCO

Editorial



Çà y est, il est parti, tout beau, tout neuf, aux magnifiques couleurs singapouriennes, A380 va jouer les ambassadeurs de par le monde pendant que dans les coulisses la grogne gronde. D'affaire en affaire, les « responsables non coupables » jouent les idiots du village déclarant haut et fort, leur ignorance des retards de ce fabuleux programme. Retards que tout un chacun ici-bas, connaissait depuis bien longtemps. Les hautes sphères du grand management, elles, étaient si occupées (à autre chose,,, ben oui vous savez...) qu'elles n'avaient rien vu arriver (sic !)

Triste période, déroutante époque où la loi du « je roule pour moi » est la seule ayant cours dans cette jungle financière. Où l'esprit entreprise, l'esprit France voire Europe n'existe plus. Où les financiers ne pensent que profit rapide, stock options et autres manip boursières pour remplir leurs poches tuant dans le même temps leur poule aux œufs d'or ! Et personne n'est responsable, ….. c'est toujours l'autre.

En attendant le bel oiseau s'est envolé, que les cieux lui soient accueillants.

Que dire de plus : qu'elles sont belles tes photos Pascal !

Docteur Simone Marie Becco



Photos Pascal Chenu

SOMMAIRE

Http : //www. aeromed.fr

Toute utilisation des textes ci après est interdite sauf approbation expresse des auteurs ou du rédacteur

ISSN: 1773-0260

Toulouse-Vienna-Toulouse

Air travel *: Belt remove (that you knew!), no coins (take your cafe beforehand), shoes off (they would bip-bip through the electromagnetic-detector), trousers down (without belt, they don't stay up, you also know), a skirt is better (yes, for you guy's, as well), a plastic bag is needed (to avoid search and the excavation of your bag containing your cute little panties that everybody could see), a trolley which can be pushed at high speed (prior training practice is needed), an empty bag (lighter), brief-case on the trolley (never ever read your notes on board the aircraft). A training rehearsal one month before your departure is highly recommended! With the blessing of your travel agent, who didn't tell you everything to you, but who will attend to you in case of a delay (maybe one hour.. ok.) and it' is all beautiful!.*
Have a good trip! See you soon!

Voici un report des aventures aéronautiques de votre pauvre rédactrice en chef lors de son déplacement sur Wien/Österreich pour le Congrès International de Médecine Aéronautique.

Si l'aller fut épique, le retour lui, fut plus sportif.

Un conseil : soyez toujours zen ou bourrez-vous de Lexomil*et entrainez vous à la course, c'est plus que nécessaire si vous devez voyager en avion. Mes participations aux championnats d'athlétisme (course, eh oui) sont bien loin de moi et si je pratique quelques sports divers et variés la course n'en fait plus partie à cause de quelques articulations qui ont réussi à se casser.

Ces quelques informations que je vais vous livrer peuvent être intéressantes, sait-on jamais si l'envie subite vous prenait d'aller à Vienne en passant par Lyon. Il est quelques petits trucs à connaître, si votre compagnie Air France ne vous a pas briefé auparavant. (: ce qui fût mon cas)
Je me devais d'aller à ce congrès, International du nom, qui devait m'offrir quelques informations jouissives pour le petit médecin aéronautique que je suis, qui se passionne pour le monde de l'air.

Me voici donc par un beau dimanche après-midi de ce mois de septembre plus qu'estival, en route vers l'aérogare de Toulouse – Blagnac.
Après les fouilles règlementaires (je vous en ai déjà parlé lors d'un précédent numéro : édito d'AEROMED N° 24 MAI 2007) me voici à bord d'un bel oiseau airbusien de la gamme A320. Direction Lyon puis Vienne.

« Je ne puis vous enregistrer sur le vol suivant, m'a dit l'hôte de sol AF (ou l'hôtesse de sexe masculin ou le steward de sol ou ,, enfin comme vous voudrez,), un problème d'ordinateur »

Je suis une grande fille et n'ai pour bagage qu'un « bagage cabine » autorisé. Bien plein d'ailleurs, peut être un peu trop, mais cela va quand même plus vite et votre bagage n'est pas à demi éventré quand vous le récupérez, vous seul le cocoonez.

A la descente de l'avion, à Lyon, la passerelle s'encombre du flux des passagers, comme d'habitude, c'est le grand rush de la sortie, mais là ;;; tout s'est bloqué sur quelques dizaine de mètres !

Que se passe-t-il encore ?

Au bout de quelques minutes d'attente, j'aperçois le début de la file : il s'agit encore d'un portique de sécurité (fouille avant de monter dans l'avion, fouille à la descente, une idée lyonnaise peut être ?:)

La file avance et je comprends : c'est la file pour les correspondances, la première fouille ne comptant pas, faut recommencer, ouvrir fermer, quitter sa ceinture, sa montre, les piécettes et le reste et vlan, on re-recommence mais,,,,, je ne vois pas Vienne sur le panneau.

L'habitude de lire en diagonale, c'est à dire très ou trop vite, je récidive. Je m'y suis reprise à trois fois, pour constater : **pas de Vienne.** Ma première lecture était quand même la bonne. Je commence à stresser. Mais non, mais non, pas pour rien je vous assure ! je cherche.. !!??.. L'autre possibilité que je découvre est celle de sortir de l'aérogare. (: Un pont plus loin)

Mon temps est limité, ben oui, si j'ai décidé de passer par Lyon, c'est qu'il n'y a pas d'attente ou si peu, juste ce qu'il faut (pour les fouilles) : c'est le pourquoi de ce choix. Vous me comprendrez aisément, déjà que l'on perd beaucoup de temps à ouvrir et fermer son sac, à se faire palper, scannériser, si en plus il faut attendre trois ou quatre heures, non merci, je préfère rester à la maison.

Donc, comme ma seule issue possible est la sortie puisque je ne désire aller ni à Prague, ni à Rome, ni à,,, ni à,,,, je décide donc de sortir et,,, de re-rentrer par une autre porte (: vous n'allez pas vous débarrasser de moi aussi facilement…)

Là, plus le temps de tergiverser, au pas de charge, je fonce tout droit sur la banque AF, Ma compagnie, enfin celle qui m'a vendu Mon Billet Air France (miles obligent :)

Charmant le jeune homme (qu'il était beau, et en plus sympa, pour une fois …. pas souvent… ni …. ni …..)

- On ne vous a pas expliqué me dit-il ?

- Quoi donc ?

- C'est très compliqué

- Ah ?!

- Bon, c'est bien un billet AF, mais vous allez voyager par Austrian Airline qui a sous-traité avec Tyrolean Airline, qui elle a……….bon je ne vous dis pas tout, c'est trop compliqué. Je vais vous printer le document mais ne le lisez pas. (sic) Allez à droite puis deuxième à gauche et foncez, l'enregistrement se fait chez Lufthansa, vous avez bien entendu, Lufthansa, oubliez le reste Lufthansa, pas AF, ni AAL ni TAL

- ah bon ?!?! glups !?! Aurais-je pu l'inventer ?!

Je fonce chez Lufthansa, une hôtesse ôte les chaines de contention (: des files) : il n'y en a pas, ou plus, il n'y a que moi :

- *que voulez-vous ?*
- *Vienna*
- *OK ici*

Bref, concis !

Aeromed N°27 nov. 2007



Et voilà le travail ! Je suis re-refouillée : ceinture, piécettes, poche en plastique et le reste tout va bien, je suis dans Mon Avion : « alle in deutsch, bitte », non autrichien, l'autrichien est un dialecte allemand me confiera mon chauffeur de taxi plus tard, avec son accent rocailleux ; cela me rappelle le fin fond de l'Ariège avec ses rrrrrrr…grassement roulés. Je ne vous parle pas du commandant de bord, une horreur entre son débit ahurissant ultra rapide et les rrrr, je n'ai capté aucun mot, j'ai pourtant fait quelques années d'allemand, il fut un temps, lointain peut être, mais quand même !

Donc vous avez compris : vous arrivez à Lyon, vous sortez, puis vous re-rentrez dans l'aérogare puis Lufthansa avec un billet AF, je passe sur le reste.(pas important)

Wienna : le congrès

Vive les gars de la Royal Air Force !

Qu'il me soit permis de rendre hommage aux gars d'Outre Manche !!!!
Si les anglais ont brulé Jeanne d'Arc, moi non ! Ils sont charmants ces gars là, et courtois et adorables, de parfait gentlemen !!!
Je voyage en solo, je suis une grande fille, mais pour les Franzözen, je devrais être brulée vive. En effet, le groupe de français était en boule dans un coin. Ils formaient un groupe austère, très bien individualisé sur une aile de la salle de conférence, dont on ne pouvait envisager de s'approcher tant ce groupe de six personnes était compacté, soudé et imperméable à toute intrusion. Alors moi, vous comprenez…..

C'est le soir que je Les rencontrais au cours de la soirée au Rathaus, ne dites pas Cityhall, les autrichiens ne connaissent pas. Les chauffeurs de taxi n'ont pas daigné m'y conduire : trop près, oui d'accord, mais à pied : trop loin. Donc, je tentais le tram. Et c'est ainsi que je rencontrais **Ken**, mon futur chevalier servant de la **Royal Army Medical Corps** et **Peter** de la **RAF**, et c'est ainsi aussi que je fis le tour du monde en une soirée, Ken me présentant tous ses amis de la RAF : les Anglais, les Ecossais, mais aussi les Ricains, et les Australiens, et les Néozélandais, et les Canadiens, et les ,,,,,, et tous les autres. Adorable gentleman et adorables gentlemen !
Mon anglais balbutiant avec l'accent toulousain semblait les séduire, parait que c'est sexy dit Jon. Grâce à Ken j'ai pu rencontrer l'Elite anglo-saxonne du monde médical aéronautique.

Quant aux communications médicales, je vous en parlerais plus tard…
…../…..

Le retour

Faut quand même que je vous en parle !



En avance sur le timing pour ne pas rater mon avion, sait-on jamais. Je me fais, cette fois-ci, enregistrer de bout en bout Vienna-Lyon-Toulouse: le computer autrichien, lui, été apte à le faire. Peut être plus performant ou…moins fainéant.

J'attends ! En salle d'embarquement « of course » !

Retard dix minutes annoncé (: j'ai 55 mn pour ma correspondance, c'est faisable), dix minutes de plus : là çà va être juste. Puis encore dix minutes : faut continuer à espérer si le captain rattrape son retard en vol … j'ai déjà vécu cela, je reste zen comme un bonze grec, enfin j'essaie…. Pas facile…
Çà y est, installée dans le canadair pour le vol retour, après le push back, nous roulons sur le taxiway et là, vous ne me croirez pas : STOP : coincés sur le 'way (: une seule piste en service cause incident, (ah vous voyez, j'avais compris le captain.. Les gars de la RAF m'avaient entrainés pendant deux jours). Le ballet des atterros et décollages, une file de liner prêt à tout pour passer devant les compagnies concurrentes en usant des bretelles latérales nous ont laissé une demi-heure supplémentaire sur le 'way.
Je coince ma tyrolienne de service et lui fais part de ma correspondance sur Lyon. Là, je l'avais amère, je n'envisageais pas de dormir sur Lyon, en d'autres circonstances peut être, mais pas ce soir !

Fort heureusement mon compagnon de voyage m'a distrait quelque peu, il rentrait d'Ukraine. *Vous espérez toujours, me dit-il (trois fois)(non quatre ou cinq, peut être plus..) ? On ne sait jamais ! Si votre correspondance avait du retard.* Bien sûr que j'espérais !
Le vol fut turbulent à souhait, d'une part à cause de la météo, nous traversions des lignes de grains (gros) et le pilote usait de son matériel au maximum de ses possibilités.
Je posais donc le pied sur le tarmac de Lyon (: bus oblige) cinq minutes seulement avant l'envol supposé de ma correspondance. Pour ceux qui me connaissent, ils peuvent imaginer sans peine ma tête !! **Décomposée** !!!
J'avertis immédiatement la commissaire de piste ; elle me largue (pour plus de facilité !!? !! sic !! à une porte) je pensais faire du bord à bord. Mais non que diable !!!

File d'attente. Portique de sécurité. Eh oui, on ne s'en débarrasse pas comme çà de ces choses-là !

- *Y a –t-il des passagers pour Toulouse ?*
- *Ouiiiiii, moiiiiii !!!!*

A la Fouille, tapis, poche en plastique, ceinture, pièces,,,,,,, non mais, quand même !!!
Mais là, j'étais armée, ou plutôt désarmée, c'est selon … pas de ceinture, pas de pièces, pas de.. ni de… ma poche en plastoc, mon trolley, le sac du congrès, je jette tout sur le tapis.et je me précipite pour passer sous le portique : je passe : BIP, oui BIP, **impoossssiible**, je suis presque nue !
Bip quand même :

- *Quittez les chaussures m'ordonne-t-on.*
- *Mais c'est la première fois que l'on me la fait celle-là depuis deux jours, et j'ai un avion à prendre qui est d'ailleurs déjà parti sans doute. Je n'ai pas le temps de jouer avec vous.*
- *Quittez les chaussures et sans commentaire me répète le gros musclé.*

Lyon le pays de la chaussure. La chaussure qui fait bip. Alors je les quitte !

Je les rechausse sans les attacher (: pas le temps), mon pantalon dégringole (: sans la ceinture, c'est normal), les mains occupées avec dans l'ordre : la poche plastique qui glisse entre mes doigts humides de terreur (: mon avion s'en va, il est partit), le sac du congrès (lourd, très lourd), mon sac à main (: lourd aussi, ben oui je suis une femme..), le trolley, mon passeport, mon billet… non, je ne veux pas rester à Lyon ce soir, marre, je veux mon LIT à moi. Mon lit à moi.
Je cours : me tors les pieds, les chaussures m'abandonnent pas le temps d'attacher les brides (ce que je ne vous ai pas dit c'est que les talons font 7cm, ben oui), je marche sur mon pantalon trop long sans la ceinture, je ne peux tirer le trolley, çà va trop vite, il se retourne (: un coup en dos crawlé, un coup sur la tranche….il refuse de rouler ainsi. Non mais ! Cà va pas non ? Cela lui file le vertige, à moi aussi). Je suis donc condamnée à le porter lui et le reste (: **vous avez vu mes mains**, je répète au cas où vous auriez oublié : le trolley qui refuse de rouler, mon sac plein de tout, la sacoche congrès avec les abstracts et le reste, la poche en plastique avec le dentif, le parfum, le,,, et le ,,, le billet, le passeport..) et je cours et je cours. Tentant de remonter mon pantalon avec le coude, crispant mes orteils afin d'accrocher mes chaussures, suant et huant au bord de la syncope. Et voilà.

Mon cœur à une panne, là, tout de suite, (: j'ai déjà eu une alerte il y a huit jours en tirant un avion, ce qui a débouché sur un ECG : normal d'après le cardio !? j'espère +++), STOP, je vais crever à Lyon noooonnnn…

Tant pis me dis-je. J'abandonne, je jette l'éponge, je lâche prise. Mais non, après cette fraction de seconde de passage à vide, je me reprends et reprends ma course : car j'ai dû, oui j'ai dû, retraverser l'aérogare. Croyez-le ou non.
Bravo la madame le commissaire de piste :

- *je vais vous avancer m'a-t-elle dit,*

Eh bien qu'est-ce que cela aurait été sinon. Peut être aurai-je dû faire trois fois le tour de la piste d'envol sur un pied, les yeux bandés ??
Enfin je vois le bout.
Ils me voient.
Le captain et l'hôtesse.
Je me jette sur eux (je fais souvent cela diront mes amis..)

- *Ah c'est vous Simone*
- *oui c'est moi*
- *allez-y, on vous attendait*

Oh adorable captain : je lui saute au cou, merci, mille fois merci !!!(je fais çà aussi)

Je vous passe le regard noir des 120 passagers lorsque je franchis la porte de l'avion, une horreur et je cours toujours dans l'allée, je tente de poser mon trolley dans le carton à chapeau, les mains pleines, c'est difficile. En plus, avec des crampes, c'est pas gagné !
Personne ne m'aide, tant pis, s'ils pouvaient tous me fusiller, ils le feraient !
Je jette tout sur un siège vide et m'assied, ouffff, nous pouvons partir !
Ne vous inquiétez-pas, pensé-je, j'ai déjà fait un Toulouse-Lyon en moins de trente minutes, vous ne serez pas trop en retard !

C'était Toulouse-Vienne et retour. A la prochaine fois……

De la part de votre rédactrice Simone Becco

<u>Conclusions</u> : pas de ceinture (çà vous le savez), pas de pièces (prenez votre café avant de partir), pas de chaussures (elles bipent), pas de pantalon (ils glissent sans ceinture), une jupe c'est mieux, (eh oui messieurs), une poche en plastique indispensable (psychologiquement cela rassure les fouilleurs et surtout cela évite que l'on ouvre votre bagage et que vos petites culottes soient exposées aux regards indiscrets), un trolley qui ait l'habitude de rouler vite (indispensable de l'entraîner avant), un sac plutôt vide (c'est moins lourd) et la sacoche du congrès calée dans le trolley c'est mieux (inutile de relire vos notes dans l'avion). Un entrainement à la course dans le mois qui précède votre départ et tout va bien. Avec le bon vouloir de votre compagnie qui parfois ne vous dit pas tout mais qui vous attend si vous avez un peu (ouais d'accord, une heure) de retard et tout va bien. Et Bon Voyage !

Racontez nous vos historiettes aussi, c'est toujours utile.

CLAUDE ! Dis ? Pourquoi tu t’en vas ?

Claude Lelaie, figure incontournable du PAM (Paysage Aéronautique Mondial) est depuis 13 ans directeur des Essais en vol d’AIRBUS. Il vient d’être nommé, par Louis Gallois grand patron d’EADS, “Chief Product Safety Officer”. En bon français, Claude devient responsable du département « Sécurité du Produit » et endosse cette fonction depuis le 1er Septembre 2007. Il reprend donc à ce titre un poste de la plus haute importante au sein d’Airbus puisqu’il devient au regard de la planète entière le garant de la sécurité de tous les avions du constructeur européen, construits, en service, pas encore en service, développés, certifiés ou encore au stade d’études préliminaires. Sa tâche est désormais des plus difficiles, forcément. En effet, même s’il n’a de comptes à rendre qu’à “Loulou”, il aura à lutter sans relâche contre des entités indéboulonnables de pouvoir qui ne connaissent qu’une seule logique : celle de la fructification du cours de l’action à court ou moyen terme, quitte à mettre en danger le pérennité de l’entreprise qu’ils vampirisent sans vergogne. Pensez bien que la sécurité aérienne n’est pour eux qu’un concept totalement abstrait. Que les avocats des parties civiles fassent leur boulot… !



Le département des Essais en Vol qui reconnaissait en lui un Homme hors du commun et un Chef véritable a voulu lui marquer son affection au cours d’une soirée à la gersoise, arrosée de quelques bulles et de bons coups de rouquin, le tout épaissi par des morceaux choisis d’un cochon qui passait par là, étalés sur du vrai pain de la vraie campagne. Claude n’est pas un mondain, nous non plus !

L’auteur, à travers ces quelques lignes, voulut au nom de toute la corporation des Essais en Vol Airbus lui rendre l’hommage qui de juste lui revenait.

Claude ! Il y a un peu plus d’un an, nous fêtions à grand renfort de cacahuètes tes soixante printemps. D’ailleurs beaucoup parmi nous se rappellent cette date mémorable du 22 septembre 2006. Pourtant c’est bien pour la veille de ce jour que nous avions tout bien organisé, pour le 21, jour de ton anniversaire. Même le planning des vols avait été un tantinet chafusté par Jacques afin que toute la troupe des cow-boys scouts soit rentrée à 18h et présente pour l’événement. Cependant, n’en faisant, contrairement à tes habitudes, qu’à ta tête ce jour là mais peut-être dopé par cette année de plus, tu décidas de nous laisser platement tomber afin d’aller mesurer les capacités de l’A 380 à décoller et se poser avec un vent de travers à décoiffer toutes les bigoudènes et les bigoudins qui vont avec... Un vrai jeu brestois, mais le seul véritable cadeau que nous puissions te faire ce jour là. Nous remballions donc sur le champ nos cacahuètes véritables et autres pizzas françaises et remisions dans le frigo des ops un gâteau d’anniversaire d’un bon demi mètre carré à la charge alaire à défier c’elle d’un Starfighter.
Aujourd’hui, un an plus tard, c’est avec beaucoup d’émotion que nous marquons un « autre putain de milestone(1) » dans cette magnifique carrière aéronautique qu’est la tienne et que sans doute peu de gens, même chez nous, ni ne connaissent, ni ne soupçonnent, béotiens que nous sommes !… Et pas que nous d’ailleurs !
Voyons cela d’un peu plus près !

Parlons un peu d'alphabet. Deux lettres en auront marqué toute ta vie. Non ! Ne mentons pas. Il y en a même trois !
La première, c'est la lette « **L** ». Aussi, avec deux **L** dans Lelaie, ton nom était vraiment prédestiné à la conquête de l'azur. En effet, quoi de plus pratique que d'avoir deux **L** pour voler. Et puis, il y a le « **C** » de Claude. Oui ! C'est "elle", cette lettre « **C** » qui associée à son **L** droite fait « **CL** ». Et des **CL**, on en connaît plein. De **C**lasse **L**uxe, en passant par le **C**rédit **L**yonnais, par les **C**heck-**L**ists, jusqu'aux deux dernières lettres du code OACI de Lasbordes (LF**CL**) où ton TB 20 **C**harlie **L**ima est à l'abri… Bref des **CL**, il y en a un **max**(2) !
Enfin, Comme dans un film, l'**X** aura été le symbole de toute ton e**X**pédition terrestre et aérienne au travers du temps. Ce n'était pas un e**X**ercice facile, puisque très tôt, déjà sur les bancs **X**ylophénés de ton collège de Châteaurou**X**, monsieur **X**avier, ton professeur de mathémati**X** te faisait déjà, dans les équations, chercher cette satanée inconnue **X** aussi mystérieuse que les baisses de niveau ine**X**tricables dans les barri**X** de Bordeau**X** en élevage**.**
Finalement, après quelques années de dures recherches tu réussis par la trouver du coté de la Montagne Sainte Geneviève à Pari**X** et d'ailleurs avec tellement de bonheur que tu finis par rentrer dedans. Polytechni**X**ien maintenant diplômé, c'est en jetant en l'air ton bicorne cocardé que tu t'es dit : « finalement, cette cocarde semble aimer voler, je serai pilote de chasse ! ». Breveté pilote de chasse en 68 avec le sentiment d'avoir piloté des trucs pas trop aboutis, tu as vraiment pris conscience qu'on pouvait faire mieux en matière de lampe à souder même pour des soldats militaires qui avaient signé pour voir du pays. Un passage de quelques longs mois à Sup'Aéro conforta ton jugement et c'est au CEV d'Istres que tu commenças à regarder d'un peu plus près les perfos et les QDV (Qualités De Vol) des élucubrations volantes du seul constructeur français restant de pétafeux : Dassault…
Le Jaguar fut l'un de tes premiers sujets de réflexion et Dieu sait s'il y avait du boulot ! Pour preuve ces quelques vers d'un poète que je ne citerai pas :

« Pilote de Jaguar, aux commandes de l'avion carré,
Toujours cet ésotérique niveau "M" surveilleras
De monter ou virer, décider souvent il te faudra
Afin qu'autrement qu'à pieds à la maison puisses rentrer »

Il faut tout de même admettre que si cet avion ne pouvait décoller que parce que la terre est ronde, il avait des circonstances atténuantes puisque si l'avant était d'origine Breguet, tout l'arrière était de facture anglaise… L'assemblage des deux bouts relevait déjà des morceaux choisis d'anthologie aéronautique. Sympa, tu ne leur en as jamais voulu… Aux anglais !
Tu pris en charge ensuite le Mirage G8 dont on sait parfaitement identifier l'origine du G comme géométrie variable mais pas vraiment le 8 sinon que c'est le double du 4 et peut-être un chiffre qui laissait augurer un grand moment futur de ta carrière… Puis il y eut l'Alpha Jet avec le succès qu'on lui connaît…
Mais si cette activité remplissait les horaires syndicaux de ta semaine, tu restais très en manque d'activité aérienne. Tu compensais donc ce dernier avec un retour weekendesque vers l'aviation populaire, la seule, la vraie, celle de laquelle tu ne te déferas jamais ! Avec ton grand pote Denis Legrand tu participais à tous les rassemblements du RSA : Réseau des Sports de L'Air pour les ignares en aviation de constructeurs amateurs… A cette époque, Il semblerait, aux dires de certains, que compte tenu de la diversité des dizaines de protos CNRA(3) rocambolesques et abracadabrantesques sur lesquels tu volais, un instinct de survie peu commun était véritablement indispensable. Mais d'un point de vue pratique cette activité était des plus formatrices. Tu apprenais pleins de trucs qui n'étaient jamais enseignés dans les grandes écoles de navigants d'essais, hormis peut-être quelques méthodes professionnelles qui par la suite ont armé les impétrants de plus de prudence.



Bien sûr toute cette activité ne reposait que sur le bénévolat mais avec Denis, vous étiez gonflés à un tel point que vous décidiez un jour d'aller présenter votre patrouille de deux "Cricri" (plus petit bimoteur du monde) à Oshkosh devant une Expérimental Aircraft Association totalement scotchée pour ne pas dire "sur le cul" en langage plus imagé.

Et pour cause quand on sait la durée de vie des moteurs de tronçonneuse qui équipaient à l'époque ces minuscules maringouins (moustiques en québécois), il tenait régulièrement du miracle de rentrer en conf. bi. Vous aviez d'ailleurs reçu un Special Award fort mérité de l'EAA pour l'occasion. "Une telle humiliation, plus jamais ça" qu'ils disaient les américains. "Aller, on leur file un award pourvu qu'ils ne reviennent jamais… !" Pour sûr que si les fripouilles qui administrent Airbus depuis trop d'années maintenant avaient un minimum de culture aéronautique, un vrai coup de génie aurait été d'envoyer pour "l'Air Venture Oshkosh 2007" le plus gros avion de transport de pax du monde piloté par le même pilote fana et enthousiaste trente ans après qu'il y ait présenté le plus minusculissime… Ça aurait quand même eu vachement de la gueule et aurait certainement eu plus d'impact au bénéfice de la grosse machine que les innombrables démos autour du monde que cet avion engrange semaines après semaines, en vols toujours non commerciaux…
Comme disait Bordeaux Chesnel : « Nous n'avons pas les mêmes valeurs… ! »
Un peu plus tard, à la fin des seventies, devenu chef du département avions à la section essais du CEV d'Istres, ce n'est pas pour autant que ton goût pour les exhibitions en vol en patrouille t'avais quitté. Tu fondais, toujours avec Denis et deux CAP 10, la patrouille des Porthos. Pourquoi Porthos ? Simplement en petit clin d'œil à la patrouille de France dont l'indicatif radio est Athos mais qui n'a tout de même jamais réussi à faire une présentation synchro en public, une extrémité de voilure de chaque avion attachée par un bout de ficelle … Fondus, vous dites ? Sans doute un peu. Vous en aviez rêvé ? Claude et Denis l'ont fait ! On n'avait pas vu ça depuis les années 35, Pierre Fleurquin et sa Patrouille d'Etampes. Plus tard, les marocains de Marche Verte en ont repris le principe.
On ne parlera pas des météos pas toujours très racontables qui limitaient un tantinet alors le volume des présentations et des quelques pannes qui faisaient que la patrouille rentrait parfois en mono-avion bi-pilote. Il y avait cependant toujours à l'époque un fana quelque part qui devait, dès le lundi, aller récupérer l'avion défaillant après dépannage même si pour rejoindre au moins Grenoble depuis Méribel, il devait exiger quelques menues gouttes d'essence… C'est dire s'il en restait un bon peu dans le fond de la cuve après la démo… C'est sûr que maintenant, avec 310000 litres, tu es quand même plus à l'aise…

Au début des années 80, après avoir eu un léger raz le bol d'une administration que tu avais beaucoup de peine à réformer et toujours avec une sympathie profonde pour les petites machines volantes, tu repris en tant que pilote d'essais le programme Microjet 200 de Microturbo à la suite de Jacques Grangette bien connu pour son caractère plein de douceur se nécrosant avec le temps… Déjà qu'un "Grand jet" assis sur un "micro jet", ça donnait fort, imaginez plutôt la période de passage du flambeau entre ces deux caractères ouatés. Le vieux pilote d'essais peu malléable avec sa grosse expérience et le jeune Claude avec sa vision un peu plus équationnelle et pragmatique de la chose volante. Bref, une post combustion permanente !



Cependant, si on en juge par la résolution du problème de flutter des gouvernes de l’empennage papillon, c’est tout de même toi, Claude, qui avait immédiatement appréhendé l’origine du phénomène… Le jeune Claude avait déjà raison et ça commençait à titiller un peu l’ancienne génération pleine de certitudes… Pour la petite histoire et les fanas, le Microjet 200 était un petit biplace cote à cote à empennage papillon et équipé à l'origine de deux tout petits petits turbo-réacteurs Microturbo TRS18-1 de 110 Kg de poussée (c’était peu !) et par la suite remplacés par des TRS 18-2 de 135 Kg de poussée (hélas toujours peu !). Il avait été conçu pour l'entraînement et le maintien en condition des pilotes d'avions d'armes, et devait se caractériser par des coûts inégalés tant à l'achat qu'à l'utilisation.
Claude, après avoir tant écrit sur la mécanique du vol, les vrilles, la voltige aérienne afin de faire passer ton infini savoir aux jeunes aspirants de l’Ecole de l’Air et jeunes apprentis navigants d’essais de l’EPNER, tu écriras sans doute un jour tes mémoires dans lesquels assurément, tu donneras à la période Microjet la place très intéressante qui lui revient.



Mais les avions légers avaient toujours et encore besoin de toi. La SOCATA, alors filiale d’Aérospatiale, te proposa le poste de directeur technique. Chargé du bureau d’études, des essais en vol et de la certification, tu avais toutes les coudées franches pour développer ton talent et tes idées. Si les premiers travaux de bureau d’études au profit d’Airbus commençaient à poindre, ce qui te motivait avant tout, c’était le lancement du programme TBM 700, mono turboprop que personne n’ignore plus maintenant tant son succès est avéré.
Né d’une volonté de créer lors d’une rencontre entre Pierre Gaultier alors PDG de SOCATA, Alexandre Couvelaire (Mooney puis Euralair), Michel Ziegler (Air Alpes) et toi, le TBM incarnerait un tout nouveau concept d’avion d’affaire, la monoturbine pressurisée. On ne racontera pas ici, les quelques artifices argumentaires persuasifs auxquels tu as dû alors recourir afin de finir de convaincre ton PDG pour te faire débloquer les crédits nécessaires au lancement des études de cet avion dans lequel pas grand monde, hormis vous quatre, ne croyait à l’époque. D’ailleurs, elles avaient peut-être déjà un peu débutées en perruque dans un recoin sombre du BE, mais ça ce n’est absolument pas officiel et nous n’avons à ce jour que très peu de preuves sur le sujet... Après tout, pour les causes justes, la fin justifie les moyens. Lorsque l’on sait l’engouement mondial des clients pour cet avion, il est évident que Claude venait de prouver une fois de plus que les seuls gestionnaires sont incapables de prendre une quelconque décision pour la pérennité d’une entreprise à partir du moment où ils doivent mettre la main à leurs poches munies d’anti-retours…
Cela venait conclure ta brillante carrière d’ingénieur car Henri Perrier, voyant bien que tu trépignais un peu dans ton bureau de directeur technique, décida de t’envoyer, compte tenu de ton faible pour l’Angleterre, à l’ETPS de Boscombe Down afin d’obtenir une vrai licence de pilote d’essais. En fait, il n’y avait que le bout de papier qui te manquait puisque tu n’avais tout de même plus grand chose à y apprendre dans la mesure c’est toi qui dispensais dans la même école française une grande partie du savoir utile au métier de navigant d’essais. En effet, ayant enseigné pendant 12 ans à l’EPNER l’aérodynamique et plein d’autres trucs vachement pas trop simples qui font tourner les avions dans tous les sens (essais de vrilles par exemple), il eût été quelque peu cavalier de t’envoyer dans cette belle école, cette fois-ci comme élève … Pourtant, on peut très bien se laisser aller à imaginer la scène (fort amusante au demeurant) d’un Claude sur une chaise au vernis un peu rayé écoutant la bonne parole aérodynamique dispensée par un précepteur en la matière…Peut-être que le prof en aurait tout de même un peu toussé de la poussière de craie…Non, tu aurais tout bonnement et carrément séché ses cours et aurait réclamé le remboursement de la prestation correspondante…

La suite, nous la connaissons tous. Enfin reconnu pilote d'essais expérimental, tu passas six mois chez Aérospatiale sur ATR 42. Ne supportant plus l'insupportable : le bruit méphistophélique des hélices de cette machine infernale et vibrante, tu traversas alors la cour en courant sans alternative pour te réfugier dans le M81[(4)]. Tu allais pouvoir désormais t'éclater sur des inventions volantes à trois intelligences d'avance comme le disait la pub. **Getting the pannar and setting the standards plutôt que flying the fanfare…** Cela va faire presque vingt ans maintenant que tu passes une grande partie de ton temps aux commandes d'Airbus de tous types et treize ans que tu es le commandant de bord de tout EV (Essais en Vols). Notre boss à tous quoi ! Et en tant que tel, tu t'étais assigné un challenge supplémentaire, un ouvrage à accomplir, un treizième travail d'Hercule : celui de créer une école de navigants d'essais au sein même de la maison. Tu as toujours eu, chevillée au corps, cette remarquable volonté de faire passer la connaissance aux jeunes générations. Aujourd'hui, tu peux être fier de ton œuvre puisque 50 "ENE B"[(5)] ont été formés à ce jour. ENE B ? : **E**difiant **N**ouvel **E**lan pour le **B**eaujolais. Pour sûr que s'il avait fallu envoyer toute cette marmaille à l'EPNER, il aurait fallu que "L'Insider Dealing Corporation" soit un peu moins exigeante quant aux plus-values engrangées dans le proche passé…

Aujourd'hui, tu raccroches cette casquette au clou pour t'impliquer encore un peu plus dans un univers dont tu fus le perpétuel gardien : la sécurité aérienne. Ceux qui verraient en cela un artifice pour pondérer tes ardeurs à défendre les causes justes mais pas forcément dans la ligne du parti ont un peu de souci à se faire. En effet, que retiendrons-nous de l'homme sinon quelqu'un d'absolument incorruptible, foncièrement honnête et n'acceptant jamais l'inacceptable. Tu es de par nature l'homme de peu de compromis et encore moins de compromissions. Ton intégrité et ta dimension humaine souvent masquée par une "bunker carapace" n'ont d'égales que ta volonté à promouvoir la vérité, cette putain de vérité qui brûle la bouche des carriéristes et promoteurs du cours de l'action. Autant de travers qui sont antinomiques avec notre métier où la droiture, la franchise et la loyauté sont des éléments de survie. Toutes ces dernières années ont été de ce point de vue certainement les plus difficiles pour toi, mais jamais tu n'as hésité à monter au créneau et "à les mettre sur le billot" envers et contre tous les squatters d'un cinquième étage qui ne reconnaissaient même pas l'avant de l'arrière d'un 340/600 avec pourtant 75m entre les deux…
Souvent, nous avons pu mesurer ta tristesse et souscrire totalement à ton désarroi lorsque, en vain, tu défendais à juste titre, guidées par ton expertise et ton expérience, tes positions en matière de développement et certification d'avions de la maison. L'apothéose survint, lorsqu'afin de justifier un retard dans le programme A 380 incombant à l'incompétence gestionnaire aveugle d'un management mafieux encore inégalé, ce dernier ne trouva rien de mieux que de taxer EVT de sabotage. Il t'a fallu alors une dose énorme de protection en EGT avec beaucoup de trim. pour que tu ne convoques pas toute ta troupe pour aller riveter le carbone de ces irresponsables responsables et ô combien coupables. Pourtant, une petite expédition punitive chez les encravatés du cinquième nous aurait bien plu ! Un peu de potion tannique et hop ! Le village gaulois n'aurait pas failli à sa réputation. Après tout, il n'est jamais trop tard. Sait-on jamais, dans les années qui viennent ? Ils finiront bien par comprendre un jour qu'il faut toujours surveiller… "Lelaie sur le feu"
Claude ! Pour conclure, ça nous file vraiment les boules de te voir descendre la passerelle. Nous savons cependant que du fauteuil dans lequel tu seras assis, sûrement pas trop souvent d'ailleurs, tu auras toujours, comme Dieu le Père, un regard bienveillant sur nous et notre activité et que nous pourrons toujours compter sur toi pour relayer nos justes doléances à qui de droit. A cet égard, et parce que sinon tu vas mourir, le meilleur endroit pour te faire une idée juste sera toujours un cockpit dans lequel nous comptons bien te revoir le plus souvent possible…

De la part de nous tous, bons vols encore et encore, quelque soit l'avion, gros ou petit que tu continueras de guider avec brio dans le seul univers qui convienne à un véritable aviateur hyper fana : le ciel !
Merci pour tout, Claude. Merci pour tout ce que tu nous as appris. Merci d'avoir été simplement… toi.

AAA



(1) Milestone : borne en français. Terme pendant un temps très à la mode et très employé dans les hautes sphères du management pour indiquer les points ou dates de passage incontournables d'un calendrier farfelu, élaboré par des cerveaux chers, d'un projet pourtant extraordinaire …
Milestone est hélas devenu au bout de deux ans obsolète puisque aujourd'hui remplacé par "benchmark" beaucoup plus trivial mais qui hélas ne peut s'obtenir qu'au prix de nombreuses "drumbeats"…

(2) CL max ou Cz max en français. Coefficient de portance maximum utilisé en aérodynamique

(3) CNRA : Certificat de Navigabilité Restreint d'Aéronef.

(4) M81 : plus connu sous le nom "d'Abreuvoir" parce que les avions y sont garés "nose in" est le bâtiment des Essais en Vol.

(5) ENE B : Expérimentateur Navigant d'Essai

Le rallye St Louis du Sénégal

Photos de JP CONDAT



Pyrénées
lac Fourcat



Briefing
Lasbordes

Maroc





Alicante



Tarfaya





St Louis

SAINT SORLIN



Quand cela commence comme çà à 722 pieds d'altitude….

et que cela se termine 40 minutes plus tard au Saint Sorlin dans le massif des Grandes Rousses à plus de 10.000 pieds ... avec le Mont Blanc (côté italien) dans le fin fond, fin fond de l'image ...

Que dire de plus ?
Et bien c'est quand la prochaine fois ?

Avec au passage quelques sensations enchanteresses et ... sportives (on n'a plus froid quand il faut déneiger pour pouvoir redécoller sans y passer la nuit :-)) ...

Les sensations que j'ai ressenties étaient un mélange de furieuse envie de voler, d'émerveillement, de crainte face aux éléments, d'effacement du temps, de fabuleuse liberté, et de respect et d'amour pour cette nature et cette vie sauvage. Le bonheur jaillit sans savoir comment: heureux d'être là et à cet instant, sans plus !!!
C'est sa propre nature qu'on lit dans la neige et les courants d'air avec toute sa fragilité, son éphémère et pourtant son miracle de vie.

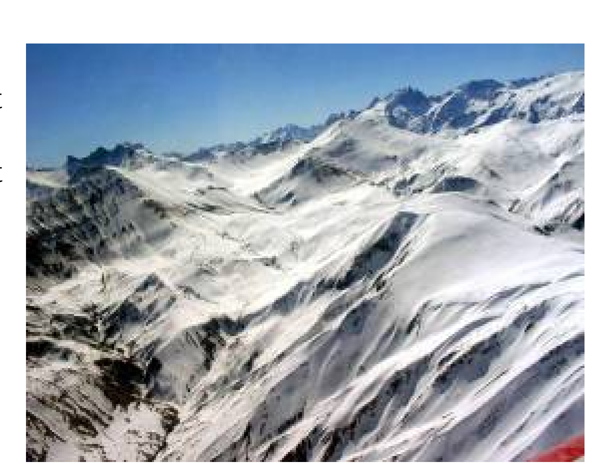


C'est aussi le froid et la chaleur qui s'annulent, le vide et la lumière qui vous pénètrent, les montées et les descentes qui vous bercent, les virages sur la tranche, le rocher de face, les courses dans la neige, le déneigement à mains nues, le vent vif et souple, la solitude sur un glacier alors que l'avion s'envole sans vous, le retour de l'enfant prodige qui revient vous chercher, et surtout la vie tout simplement sans réfléchir: ni froid, ni faim, que du bonheur.

D'aucuns n'y verront que des tas de pierres, de bêtes chamois et de la neige autour mais il y a beaucoup plus.

Il y a soi !!! Et tout son être de perceptions avec son cœur et son esprit.
L'aviation transcende et l'avion devient un vecteur de soi et de sa place dans le vaste monde.
Quel est donc le sens des "choses" ? Je ne le saurai jamais !

Aeromed N°27 nov. 2007





Mais sur l'instant aucune analyse complexe, on vit l'instant sans savoir où porter son regard et avec l'envie illusoire de tout embrasser et ne rien oublier, pas même la moindre seconde ...



La nuit suivante je n'en ai presque pas dormi, c'était mon "play-back" cérébral, la poudreuse et les sommets en boucle :-), le vent balayant la neige et le soleil source de cette vie qui m'éblouissait encore et encore.
Un peu de frustration à redescendre ici bas et à se demander si je ne ferais pas mieux de vivre en marginal dans les montagnes ... ;-)



Vivons l'instant.
Le temps coule tantôt tumultueusement, tantôt comme les eaux douces et fraîches d'un ruisseau d'enfance.
Et un jour tous ces instants se noient dans l'océan infini...



Alors qu'attendez-vous pour aller survoler les cimes de près ;-) ?

"Il ne faudrait pas avoir à se poser dans ces vagues enneigées ..."

"Il faut monter tout là haut"

"Un dessert au sucre glace"

"Vague de roches"

"C'est au bout de l'aile, tout en haut du glacier de Saint Sorlin dans le massif des Grandes Rousses que l'on se pose ...
Le pic de l'Etendard approche les 3500 mètres"



"On a marché sur la Lune ..."



"Mon Dieu, çà redescend ..."

J'espère que le petit voyage vous a plu.

A très bientôt.

Philippe Graille

Aeromed N°27 nov. 2007

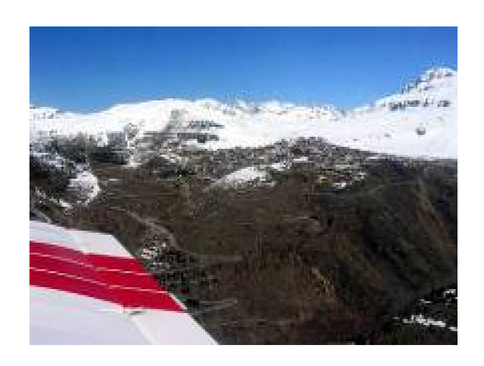
Merci à Yannick Gerrer (http://xyrdavie.com) qui fut le pilote montagne de cette journée exceptionnelle avec l'avion de l'Aéroclub du Dauphiné immatriculé F-BOPT qui fut le dernier avion d'Henri Giraud le pionnier en France du pilotage en montagne.
Si vous voulez en savoir plus, consultez le blog de Vincent Bazillio qui fit partie de cette envolée ensoleillée (http://20-100-video.blogspot.com/2006/04/un-complet-10000-ft.html), vous y trouverez son récit, des photos et une vidéo.











Abstracts : Faut-il se méfier des boissons light et aromatisées ?

Paris, le lundi 13 août 2007 – Que le philosophe se rassure, si Dieu est mort, les préceptes judéo-chrétiens ont encore une grande influence sur le monde. C'est ainsi que de tout temps, la moindre source de plaisir a été associée à une punition. Les amateurs de boissons sucrées n'ont pas échappé à cette logique : leur tour de taille s'enflait à mesure que leur addiction pour le sucre se faisait plus pressant. Les industriels se plurent à imaginer un moyen de contrer cette spirale éternelle en créant des boissons light, où le goût sucré était remplacé par un édulcorant. La malice de l'ersatz tomba cependant elle aussi sous le coup de ceux qui ne peuvent croire que le plaisir se gagne sans contrainte : les breuvages sans sucre se devaient eux aussi de receler mille dangers. C'est ainsi que se sont multipliées ces dernières années les études plus ou moins scientifiques se faisant fort de mettre à jour les fausses promesses du « light ». La dernière en date a été menée par l'association 60 millions de consommateurs. Les résultats d'une analyse qui a concerné 56 boissons light et aromatisées sont publiés dans le numéro d'été de la revue.

Pas plus de sept canettes de coca light par jour !

L'enquête met tout d'abord en avant comment l'eau aromatisée se révèle la plus grande usurpatrice de ces boissons réputées légères. Si le nom d'eau pourrait inciter à la confiance, l'aromate est en réalité une source importante de sucre. Les experts de 60 millions de consommateurs ont ainsi mis en évidence qu'un litre d'une célèbre marque d'eau minérale (Volvic), aromatisée à la fraise, contient entre sept et dix morceaux de sucre. Le commentaire de Fanny Guibert responsable de l'étude et interviewée par LCI ce vendredi 10 août est sans appel : « *Ces produits cherchent (…) à se faire passer pour ce qu'ils ne sont pas. Ils ont la forme et le nom « d'eau »… Le consommateur est berné* ». Qu'on se le dise, du sucre se cache également dans certaines boissons « pulpées » à l'orange, se présentant comme light. Mais la raison en est simple : les jus de fruit contiennent naturellement du sucre ! Face aux trompeuses boissons aromatisées, l'étude se révèle finalement presque surprenante en révélant que les coca light répondent pour leur part sans ambages à la formule « zéro calories ». Cette bonne note ne saurait pour autant signifier qu'une consommation sans modération est possible. Si la dose d'aspartam présente dans ces boissons light est respectueuse des normes en vigueur, pour ne pas dépasser des limites dangereuses, il faut savoir se restreindre. « *En buvant sept canettes de 33 cl, un enfant de plus de 40kg peut dépasser la dose* », souligne ainsi Fanny Guibert. La journaliste admet cependant que de tels excès restent cependant rares.

Buvez de l'eau !

Aeromed N°27 nov. 2007

L'étude de 60 millions de consommateurs évoque en outre la présence de « traces de benzène » dans certaines des boissons étudiées. Cette découverte est similaire à celles mises en évidence ces dernières années par des équipes belges, canadiennes ou américaines. La conjonction dans certaines boissons non alcoolisées de sels de benzoate (utilisés comme des agents antimicrobiens) et d'acide ascorbique peut contribuer à la formation de benzène. Après des alertes lancées par un laboratoire privé des Etats-Unis, le réseau Santé Canada a mené l'enquête en analysant 118 produits de consommations courantes. Il était apparu que pour 80 % des produits aucune trace de benzène mesurable n'avait pu être détectée. Du benzène à des concentrations inférieures à 5µg/L (norme retenue pour l'eau potable au Canada) avait été détecté dans 16 produits, tandis que quatre produits « renfermaient du benzène à des concentrations supérieures à 5µg/L » avait observé l'année dernière Santé Canada. Pour deux de ces produits, la concentration était même supérieure à celle de 10µg/L, norme retenue pour l'eau potable par l'Organisation mondiale de la Santé. Le réseau de santé publique du Canada soulignait que pour ces boissons « *des réductions marquées de concentrations ont été observées dans les produits reformulés* ». En France, 60 millions de consommateurs n'a mis en évidence que des « *traces de benzène* ». « *Il n'y a rien de catastrophique, ce ne sont que des traces et il n'y a aucun risque d'intoxication* » rassure Fanny Guibert. Pour autant, la revue de l'organisation recommande d'éviter les produits qui marient sels de benzoate et acide ascorbique et rappelle que « *l'eau est sans conteste la boisson la plus désaltérante et la seule dont notre corps a besoin* ». A.H.

Conduite automobile de nuit : la sieste ou le café ?

La conduite automobile de nuit est un exercice potentiellement dangereux. Le moindre défaut de vigilance, notamment sur l'autoroute, peut faire passer de vie à trépas en une fraction de seconde et cette éventualité concerne plus les jeunes conducteurs que les plus anciens, moins enclins à conduire la nuit. Il est recommandé d'interrompre la conduite, dès que la fatigue se fait sentir et ce message est régulièrement asséné à ceux qui écoutent les stations radios couvrant le réseau des autoroutes. En pratique, avant de reprendre le volant, faut-il préférer un petit somme à un petit café bien serré ? Question pertinente qui méritait une réponse.

Une étude randomisée, de type croisé, a inclus 12 hommes jeunes (âge moyen, 21,3+/-1,8 ans). Les participants ont conduit 200 km sur autoroute dans deux tranches d'heure différentes, respectivement entre 18h00 et 19h30 (conduite de jour) et entre 2h00 et 3h30 du matin (conduite de nuit). Dans ce dernier cas de figure, ils ont reçu, soit du café (125 ml, soit 200 mg de caféine), soit un décaféiné, alternativement et successivement, puisqu'il s'agit d'un essai croisé. Une troisième possibilité leur a été offerte, celle d'une sieste de 30 minutes.

L'évaluation a été faite sur 3 modes : 1) auto-évaluation de la fatigue et de la somnolence ; 2) franchissement inopiné des lignes blanches lors de la conduite sur autoroute, apprécié à partir d'enregistrements vidéo ; 3) enregistrement polysomnographique pendant la sieste et le sommeil ultérieur.

La conduite de nuit s'est révélée identique en termes de performances à celle de jour chez 75 % des participants après la prise d'une tasse de café (versus 66 % après une sieste, p=0,66, mais 13 % après placebo, p=0,041 versus sieste et p=0,014 versus café).

Le risque relatif de franchissement de la ligne blanche a été estimé à 3,7 après placebo comparativement au café (p=0,001) et 2,9 versus la sieste (p=0,021). L'enregistrement polysomnographique n'a révélé aucune différence significative entre les différentes phases de l'étude, qu'il s'agisse du délai avant l'endormissement ou encore de l'efficacité du sommeil.

En conclusion, pour restaurer la vigilance en cas de fatigue au volant, une sieste vaut bien un café noir.

Dr Philippe Tellier

Philip P et coll. : "The effects of coffee and napping on nighttime highway driving. A randomized trial." Ann Int Med 2006; 144: 785-791. © Copyright 2006 http://www.jim.fr

Le paradoxe des épinards

Aeromed N°27 nov. 2007

Fresno, Californie. Associated Press relaie, le 31 août dernier, un avis de la compagnie Metz Fresh de rapatrier 8 000 cartons d'épinards frais après détection de salmonelles à un test de contrôle de routine. L'alerte, heureusement, est efficace : à priori, on n'ajoutera pas de nouvelle victime aux 600 décès dus chaque année aux salmonelles américaines. L'histoire se termine donc bien, mais les média n'en sont pas quittes pour autant : quelques jours plus tard, la chaîne d'information CNN retransmet une annonce des CDC concernant des cas transmis par des tomates…

Les « recall » de végétaux sont devenus si fréquents aux Etats Unis qu'on aurait sans doute pas évoqué cette histoire si le Lancet Infectious Diseases ne s'en était emparé, sous le titre éloquent de « It's not easy being green ». Et les commentaires qui sont faits sont à n'en pas douter intéressants, sinon surprenants. Qui sait par exemple que les salmonelles sont très résistantes aux désinfectants grâce à des propriétés d'adhésion extrêmement fortes aux végétaux et à certaines capacités de pénétration à l'intérieur des feuilles ? Il faut peut-être voir là l'une des explications à ces dizaines d'intoxications alimentaires à Ssenftenberg liées à du basilique israélien exporté en Angleterre, Danemark, USA et Pays Bas début 2007 ; et en tout état de cause savoir que désinfecter les végétaux, même à la chlorine, ne réduira les populations bactériennes que d'un facteur dix à cent, parfois très insuffisant. Une expérience concluante a été menée par *A Asceri et E Scott*, de Boston : ces investigateurs ont comparé les charges bactériennes d'épinards provenant des champs et conditionnés sous étiquette « consciencieusement » ou « trois fois » lavé. Comme on s'en doutera à ce stade du résumé tous les lots étaient contaminés, y compris par des coliformes fécaux…

Comme le disent les Américains, fort heureusement il existe des alternatives aux solutions chlorées. Citons les ultra-violets, les champs électriques ou magnétiques, les micro-ondes ou les ultra-sons. A n'en pas douter Ssenftenberg n'en réchappera pas. Les consommateurs épris de culture (purement) biologique, quant à eux, composeront avec leurs convictions… ou tomberont malades un jour ou l'autre. ck Breuil

Dixon B : "It's not easy being green." Lancet Infectious Diseases 2007; 7: 571

brèves

"Le sport, c'est bon pour les ados"

Des chercheurs universitaires de Strasbourg ont mené pendant 4 ans un programme, nommé Icaps, qui montre que chez les adolescents, le sport, et uniquement le sport, diminue par deux le risque de surpoids. En augmentant leur activité physique de 54 minutes de plus par semaine, le surpoids est passé de 4,4% contre 9,8% chez les adolescents passifs. De plus la concentration en "bon" cholestérol des jeunes a augmenté. Le Pr Arnaud Basdevant (Pitié-Salpêtrière) souligne qu'il s'agit de la première fois où l'on prouve "la corrélation entre la manque d'activité physique et l'obésité". *Le Parisien* explique notamment que 40% des adolescents ne pratiquent "aucune activité sportive en dehors des cours d'éducation physique à l'école".

Ectasy et vieillissement cérébral

Une équipe de recherche portugaise, dont les travaux sont publiés dans le *Journal of Neuroscience*, vient de mettre en évidence un mécanisme de "l'action de l'ectasy (NMDA) sur le métabolisme cérébral". Les chercheurs montrent que la NMDA induit une destruction des mitochondries des neurones, en ciblant la monoamine oxydase B. Ces résultats soutiennent l'hypothèse de la neurotoxicité de l'ectasy, mise en évidence précédemment chez les petits de rats femelles gestantes ayant reçu de l'ectasy. Le directeur de cette nouvelle étude, Félix Dias Carvalho (université de Porto) explique notamment que le mécanisme élucidé serait "de nature à pouvoir induire chez les consommateurs de cette substance psychotrope un vieillissement accéléré du système nerveux central", d'où une augmentation du risque de maladies neurodégénératives telles que la maladie d'Alzheimer.

"Epidémies animales : des inquiétudes fondées"

Les épizooties sont-elles en recrudescence ou leur porte-t-on davantage attention ? Une question que pose *Le Monde* sur un pleine page, avec celle des risques qu'elles entraînent pour l'homme. "Le nombre de véritables épizooties ne s'est pas accru en un siècle", indique Marc Eloit (Inra-Afssa), par contre, explique le quotidien "le risque s'est accru de voir des agents infectieux franchir la barrière d'espèce et infecter l'espèce humaine", d'où notamment une médiatisation plus importante. *Le Monde* détaille les "phénomènes favorisant les épizooties, dont la mondialisation et "l'accroissement démographique" aussi bien animal qu'humain. Jean-Luc Angot (OMS) souligne que "au cours des vingt dernières années, 30 nouvelles maladies infectieuses humaines sont apparues, dont 75 % sont transmises de l'animal à l'homme". L'inquiétude du grand public ne se trouve pas "sans fondement scientifique", de même pour "l'attention des médias". *Le Monde* évoque le problème et la prévention, par une surveillance chez l'animal, et explique par ailleurs que "le réchauffement redessine la carte des risques".

Alibis à vendre

Qui n'a jamais eu besoin d'un alibi pour crédibiliser un petit mensonge ? Une société française répondant au doux nom d'Ibila vous en fournit à la pelle et organise vos manigances: fausses invitations à des séminaires, appels téléphoniques professionnels d'urgence au domicile, cours du soir ou entretiens d'embauche bidons, les services proposés n'ont de limites que votre imagination. Un conseil : sans sombrer dans la paranoïa, regardez-bien à deux fois les "justificatifs" de votre compagne ou compagnon en cas d'esquive temporaire !

Planeuuurrrrr !!!

Sans doute influencé par une enfance passée dans le pays de Fayence, j'ai toujours rangé les longues plumes au pinacle des engins volants. Les circonstances ont voulu que je débute par le vol moteur. Ce n'est pas si mal, mais il me restait la nostalgie de ces élégants planeurs qui peuplaient le ciel de mes étés d'enfant.
Il y avait, aux Ailes Toulousaines, où, comme notre cher AAA, j'ai été initié aux choses de l'air, une étrange machine, improbable hybride entre un mauvais avion et un mauvais planeur qui portait officiellement le nom de le SF28 mais que nous appelions affectueusement « la Mobylette », surnom qui lui allait comme un gant.
J'ai fait dans cet engin les plus beaux vols de ma (petite) carrière en compagnie du « Coyote », pilier inébranlable des Ailes Toulousaines. Mais mon mentor favori n'a jamais vraiment daigné me montrer comment tâter de l'ascendance, et j'ai dû attendre longtemps avant d'apprendre qu'on pouvait réellement tenir en l'air sans moteur avec cette trapanelle. En fait, je soupçonne le Coyote d'être assez sensible au mal de l'air et d'éviter comme la peste toutes les situations un tant soit peu tourbillonnantes.

J'ai dû attendre un vol fortuit à Luchon, à l'occasion d'un de nos stages montagne, en compagnie d'un grand Monsieur de l'aviation (j'ai toutes les chances) pour entrevoir ce que l'on peut faire avec un avion sans moteur. Ce jour-là, Monsieur Fèvre m'a donné ma première leçon de vol à voile et quelle leçon !
Le lendemain je me suis payé un vol sur un vrai planeur, en compagnie de Noël Bravo : excusez du peu ! Une heure à traîner sur la pente de Super Bagnères, une bonne nausée et un retour canon avec une vent arrière déboulée à 200 Km/h, ressource, renversement et posé AF tous sortis. Le grand jeu quoi.
J'étais fait : le virus était inoculé.

L'UCPA vous connaissez ? C'est une association sportive pour allumés qui organise des stages sportifs dont la devise pourrait être « toujours à fond ». Ça, pour être fondus, y a pas, ils sont. Sous la direction d'animateurs, souvent bénévoles, vous irez en trekking au bout du monde, descendrez les torrents ou escaladerez les plus hautes montagnes. C'est (en principe) réservé aux jeunes (moins de 40 ans), Ce n'est pas très cher mais ce n'est pas vraiment le club Med. Pantouflards s'abstenir.
A priori, je ne suis pas un client cible pour l'UCPA et pourtant… Ma frangine, toujours aux quatre coins du monde, me montre un jour le catalogue. Stage de vol à voile à l'UCPA. Ni une ni deux, un petit chèque et en avant.

Me voilà donc sur la route du Causse Méjean un beau dimanche. Temps gris, route étroite et sinueuse. Les Gorges du Tarn fendent le paysage d'une faille quasi à la verticale. On descend prudemment au fond de cet abîme par de multiples épingles à cheveux vertigineuses. Arrivé en bas, il faut remonter par le même type de route, encore plus étroite. En haut c'est un autre monde. C'est plat, rocailleux, torturé. Le sol s'affaisse par endroits en dolines qui font comme des cratères météoritiques. De fait on se croirait sur la lune, s'il n'y avait quelques arbres et de vagues moutons pour donner de la vie à ce désert minéral. Mais d'humains, point. La route que je parcours d'une Volvo hésitante traverse un causse sans habitations, sans panneaux, sans autres véhicules. Une petite bruine ajoute à l'ambiance. J'arrive dans le hameau du Chanet, lieu de rendez-vous. Je suis seul. Seul dans un village fantôme. L'auberge est fermée. Pas un habitant en vue. J'attends. Enfin une voiture puis deux puis trois.

Les premiers arrivants sont des instructeurs. Ils viennent en stage comme nous. Une semaine ou deux à initier des gugusses au vol à voile. Bénévolement naturellement. Puis des stagiaires. On fait connaissance. La plupart n'ont jamais volé autrement que sur la ligne. Tiens, un Parisien qui est pilote moteur. C'est son deuxième stage. Il va passer son brevet cette semaine. Il fait figure d'ancien. Y a même deux Suisses accessoirement pilotes de méduses-à-ficelles (parapentes : note du traducteur) qui tirent de leur voiture des sacs suggestifs. Ils tâtent d'un œil expert la pente du Chanet. A part les poteaux électriques, ça ira.

On s'installe. Question logement c'est pas vraiment le grand luxe. On est logé dans une ancienne bergerie (bien) restaurée. Les chambres sont assez petites et on y loge à six, histoire d'économiser le chauffage. C'est du bon bas flanc des familles, avec le sac à viande et la couverture marron qui va bien. Youkaïdi !
Le patron est un peu rogue. Je l'amadoue en commandant une tournée. C'est un accordéoniste très connu dans le coin et lorsqu'il est en forme, il lui arrive de sortir son instrument.

Il ne l'avait pas sorti la veille, et pourtant le temps est pourri ce matin. Voilà une journée de vol à l'eau, me dis-je. C'est que je n'avais encore rien pigé à la philosophie de l'UCPA. Le patron des lieux arrive. Il est peut-être temps de présenter les permanents de l'endroit. Le big-chief du Chanet c'est Martial. C'est un moustachu tout sec parfaitement adapté au milieu et équipé heu… d'un certain caractère. En gros, il est là pour que ça marche et il fait ce qu'il faut pour, et gare à ceux qui dévient, stagiaires ou instructeurs. Martial possède, en plus des dons généralement accordés aux bipèdes moyens, une caractéristique propre aux caméléons. Il a des yeux partout. Rien ne lui échappe. Rien. Fût-il en vol à 20Km de là, il sait qu'untel à mal rangé son planeur ou que l'on tarde à retirer le câble. Et à son retour, le coupable est promptement et copieusement engueulé. Il y a Christine, sa douce et tendre, indispensable car elle s'occupe de toute l'intendance. Et dieu sait si c'est important ici où la moindre boutique est à pas mal de route de là. Enfin il y a Gaby, le treuilleur qui doit être maintenant instructeur. Câble, treuilleur ? De quoi qu'y cause ? Attendez !

Nous voilà donc entassés dans le minibus qui cahote jusqu'au terrain (4 Km de là). Le terrain c'est une grande plaine au milieu du Causse. Au milieu, seuls bâtiments à perte de vue se dressent deux hangars tout ce qu'il y a de plus classiques. A l'intérieur sont aménagés une petite salle et un bureau. Un petit groupe pour l'électricité, un poêle à mazout pour réchauffer l'atmosphère. Voilà: c'est tout. Après un sérieux briefing (la plupart des stagiaires n'ont jamais approché un engin volant), on va préparer les planeurs. Mais pour quoi diable faire ? Dehors le ciel est gris et bas. Il pleuviote. Gaby sort le treuil, attelé à un gros camion. Et nous voilà tractant cinq Mariannes tous propres dans la boue ocre du Causse.

Il est temps de dire un mot sur le mode de lancement adopté à l'UCPA. Pour rendre le coût des stages raisonnable, c'est le treuil qui a été choisi. Présentation de l'instrument de torture. A l'opposé du seuil de la piste en service (il y a pas mal de possibilité sur le terrain de Florac) on installe une grosse remorque. Sur celle-ci est fixé un gros moteur diesel entraînant deux tambours sur lesquels sont enroulés environ quinze cents mètres de câble d'acier. A leur extrémité est fixé un parachute qui permet de freiner la chute du câble lorsqu'il se décroche du planeur. Comme ça, on peut l'enrouler sans faire de nœuds. Les amateurs de pêche au moulinet me comprendront. Au bout de chaque parachute, un morceau de câble avec le petit anneau qui s'engage dans le crochet du planeur. Le crochet de treuillage est distinct du crochet de remorquage. Il se situe assez en arrière, en fait assez proche du centre de gravité, du côté de la roue principale. Sur le Marianne, il est en plus décentré sur le côté gauche, ce qui ne facilite pas la manœuvre, comme on le verra plus loin.

Le treuilleur habite une petite cabine vitrée qui fait face à la piste et lui permet de suivre l'ascension du planeur. Il règle la montée en agissant sur une manette de puissance. Il dispose également d'une commande de secours qui cisaille les câbles en cas de problème.

Avant toute utilisation, il faut tirer les câbles. Pour cela, on dispose d'une camionnette à laquelle on attache l'extrémité des parachutes en hauteur, pour qu'ils ne traînent pas sur le sol. Le treuilleur donne le feu vert par radio et hue cocotte. Il ne faut surtout pas donner d'à-coup sinon gare à la perruque et à Martial, pour qui une interruption des vols est un crime impardonnable. Arrivée au bout, la camionnette a bien du mal à tirer les deux longueurs de câble. On décroche les deux câbles et on en tire un vers le planeur prêt à l'envol. A la plupart des seuils de piste, il y a une petite bande de goudron réservée au décollage. La bande doit mesurer une vingtaine de mètres : largement plus qu'il n'en faut pour décoller.
Les instructeurs ouvrent le bal. Le lancement au treuil n'est plus trop répandu et une petite révision avec Martial s'impose.



Voilà qui ne rassure pas le troupeau des stagiaires qui s'entreregardent dubitativement. Déjà, vu de l'extérieur, un départ au treuil paraît une histoire de fou. On regarde le câble se tendre doucement. Un coup d'AF pour freiner. Grand silence, juste troublé par le diesel qui a huit cent mètres de là prend ses tours. Et d'un coup ça part. La pièce de métal qui protège l'attache du parachute racle le sol, le planeur jailli littéralement, quitte le sol et prend immédiatement une assiette à 45° le tout dans le claquement infernal du parachute fermé et le sifflement du Marianne. Le planeur a tout l'air d'un cerf-volant, frêle jouet d'enfant sur la plage… à part que le frêle jouet pèse plus d'une demi tonne !

A l'apogée de la course du planeur, le câble se décroche de lui-même et retombe. Le parachute s'ouvre et freine le câble qui s'enroule à toute allure sur le tambour. La camionnette est déjà repartie pendant qu'on met le second planeur en place et qu'on accroche le second câble. Cette démonstration a fait forte impression sur les stagiaires. Les teints, jusqu'ici plutôt rubiconds, rapport au froid qui règne sur le Causse, ont viré au pâle. Certain regrettent déjà de ne pas avoir plutôt choisi un trekking au Maroc ou une farniente partie chez Trigano. Car déjà on désigne les premières victimes.

Ma qualité de pilote avion me donne droit, parait-il, à un ordre de préséance favorable et me voilà emparachuté et sanglé au fond du C201 F-CGTN, un Marianne de bonne famille dont Martial m'annonce d'un air rigolard que c'est le seul qui n'a jamais été cassé…glups !
A l'arrière, un sympathique Breton, fraîchement relâché treuil, me sert de cornac. On ferme tout, ultimes vérifications et j'annonce: « *le treuil de TN, pour tendre le câble sud*» ; « *TN du treuil, je tends le câble sud* » Devant le câble gigote et se tortille. Un coup d'AF pour bien tendre tout ça « *le treuil de TN: câble tendu* ». Dernier coup d'œil. Le planeur est volontairement désaxé vers la gauche. Vous vous souvenez, le crochet est placé à gauche du fuselage. De ce fait, au départ, le planeur a fortement tendance à partir à droite. Dans le même ordre d'idée, le palonnier est plein gauche au départ.

Coup de pouce au copain à l'aile, qui nous place à l'horizontale. Et je lance le fatidique« ***le treuil de TN, prêt »« le treuil de TN: début de treuillée »***
Le temps est suspendu. A l'autre bout, Gaby a mis les gaz et attend que la pression soit suffisante (le treuil fonctionne par transmission hydraulique). De mon côté, je suis crispé sur le palonnier et j'attends. Ça ne prévient pas. Tout de suite le grand coup de pied aux fesses. J'essaie de me souvenir des consignes: manche en avant pour mettre en équilibre le planeur et… Bernique, en deux secondes nous sommes en l'air. L'horizon a disparu et j'ai juste le réflexe de regarder sur le coté la planète à 45°. La vitesse : c'est ce qui importe. Il faut garder 100Km/h. Je m'embrouille les pinceaux, je tire, je pousse. A l'arrière, André rigole. Puis ça va mieux. La montée est régulière, puis décroît peu à peu. J'ai le réflexe de pousser de plus en plus sur le manche. Un bruit métallique sous le planeur : le câble s'est détaché : la vitesse s'effondre et il faut tout de suite rendre la main. Je musarde sous le plafond. Pas terrible : du zéro, du moins un. Nous arrivons tout de même à tenir 25 minutes. Puis la vent arrière et l'atterrissage. Vite il faut pousser le planeur en place. Un stagiaire prend ma place et c'est reparti. La noria s'est organisée. Les vols sont courts et si l'on veut en profiter, il ne faut pas traîner. Dès le premier planeur lancé, la camionnette part. Elle sera à pied d'œuvre après l'envol du deuxième planeur pour retirer les deux câbles.
Mais pour l'heure, il commence à franchement pleuvoir (jusqu'ici, il ne faisait que tomber de l'eau dixit le Breton). Comme tout le monde a volé, on décide de se replier sur des positions soigneusement préparées à l'avance. Les planeurs sont rentrés et séchés. Le repas de midi est pris dans la salle du hangar. Les langues se délient et chacun commente ses premières impressions. L'après-midi est passé à des considérations théoriques au tableau noir, car dehors, la pluie a franchement pris ses droits et le plafond ne dépasse pas deux ou trois mètres.
Le soir venu, nous rentrons à l'auberge. Le repas est servi assez tôt, mais comme la journée a été éprouvante, nous ne nous en plaignons pas. Sortis de table, les possibilités sont assez limitées. L'UCPA possède une maisonnette dans le village. En fait c'est une ancienne école, datant de cette époque où dans chaque hameau, il y avait un instituteur pour inculquer aux têtes blondes le savoir de la République. Aujourd'hui, c'est nous qui investissons les lieux. Gaby habite à l'étage. En bas quelques jeux de société, des revues et une télé avec un magnétoscope. La collection est assez limitée.
Il est toutefois considéré comme criminel de repartir sans avoir vu au moins une fois le film sur la réintroduction du vautour sur le Causse (le Boulras dans le patois local). Les vautours sont le symbole du pays. Ce sont des oiseaux fascinants dont la mauvaise réputation est totalement injustifiée. Dépourvus de serres, ils ne peuvent s'attaquer à des proies vivantes. Les paysans du pays, responsables de leur massacre au début du siècle, se sont bien amendés et s'investissent maintenant dans la protection de l'oiseau. Les cadavres de mouton sont amenés dans des charniers où se repaissent les oiseaux. Un de ces charniers se trouve à proximité du terrain. Nous avons ainsi la visite fréquente des vautours.
Ce sont d'excellents compagnons de vol. Le vautour est un fabuleux vélivole et sa présence indique à coup sûr une pompe digne d'intérêt. Notre activité n'a pas l'air de les inquiéter vraiment. Un argument de moins pour la ridicule interdiction de survol des parcs nationaux par les planeurs sous prétexte de nuisance aux animaux. Encore une production d'un fonctionnaire aussi zélé qu'ignorant qui nous empoisonnera l'existence pour au moins cent ans. Le seul mal que nous pouvons faire aux vautours du Causse Méjean, c'est de les faire mourir de rire. Alors que, pauvres vélivoles débutants, nous nous appliquons à centrer une pompe large comme la place St Pierre, le vautour se place à notre hauteur, aile dans aile, à l'intérieur du virage. Il tourne vers nous sa tête pour contempler ce drôle d'oiseau tout rigide puis il hausse les ailes d'un air dédaigneux, rajuste la position d'une rémige ou d'une rectrice et nous prend cinquante mètres dans la vue.

Le film permet de se venger un peu. On y assiste aux premiers vols de vautours élevés en captivité. Là, pas d'instructeur pour corriger. C'était le lâcher solo direct. Et les vaches furent fréquentes. Une équipe de gardes, équipés de récepteurs, étaient chargés de récupérer les oiseaux en mal d'ascendances au fond des gorges du Tarn ou de la Jonte pour les ramener sur le plateau. Mais aujourd'hui, ce sont tous des cracks. En plus, ils doivent posséder le don de « voir » l'ascendance : malheur à celui qui continue à spiraler dans une pompe abandonnée par les vautours !

La semaine se déroule. **Deux camps se forment** parmi les stagiaires : les mordus et ceux qui ne se découvrent pas une franche attirance pour le vol à voile. A leur décharge, les conditions ne sont pas extraordinaires et les planches de vol se couvrent de vols de cinq minutes. Le stress du départ au treuil, un coup à gauche : rien. Un coup à droite : toujours rien. Vent arrière et le stress de l'atterrissage. Il faut ensuite se débrêler et céder sa place à un autre. A ce rythme, certain préfèrent le confort relatif de la camionnette et assurent un service de piste zélé. Les autres en profitent pour voler un peu plus.

Pour moi, l'heure du lâché a sonné, au bout de huit treuillées seulement, je trouve ça un peu léger. Et encore, la dernière a été plutôt brève. Exercice de casse de câble, évidemment sans prévenir. Vite rendre la main (assiette à 45°), le salaud ne m'a pas laissé grand chose comme altitude : juste de quoi organiser un large virage pour se retrouver sur l'axe de treuillée et poser. Un coup de camionnette pour ramener le tagazou et c'est reparti avec 80 Kg de moins, sous l'œil à la fois envieux et inquiets des copains pleins d'une touchante sollicitude. Le même jour, j'ai enchaîné quatre vols solo.

Le lendemain, nous partagions un planeur avec l'autre pilote avion. Les conditions étant un peu moins pires, j'ai pu enchaîner quatre vols dont deux d'une heure chacun. Mais j'ai dû rendre mon planeur. Martial faisait passer son brevet au pote parisien. Celui-ci était un peu tendu. C'est normal avant un examen. Au retour de la première treuillée, il était franchement décomposé. Au retour de la deuxième, il était déliquescent, à la troisième, au bord de la crise de nerf. Au retour de la quatrième, il était breveté planeur. Il est parti tout seul à pied et on ne l'a revu que le soir. Que s'était-il passé entre Martial et ce stagiaire ? Je ne le saurai que dans quelques mois…

Le stage touche à sa fin et c'est la dernière soirée que nous passons ensemble. Traditionnellement, on fête ça par un festin dans une ferme de la région. Martial a dans son carnet d'adresse une série de tables d'hôte de premier ordre. Le repas fait honneur aux productions locales et se compose principalement de viande de mouton. Les lâchés et brevetés sont tenus de fournir la compagnie en boissons diverses autant qu'alcoolisés et j'y vais donc de mon écot. La tradition n'est pas oubliée et les bancs zobés qui vont bien ponctuent la soirée.

Le lendemain dernière matinée de vol, un peu décevante. Puis il faut faire son bagage et retourner à la civilisation. J'ai un petit pincement de cœur en passant sur le chemin du retour devant le terrain où les instructeurs volent cet après-midi pour le plaisir. Mais ce n'est pas grave. La maladie me ronge et je reviendrai.

Jp –le-veto

Fin du premier épisode

La consécration d'Airbus par Georges Ville (la suite et la fin)

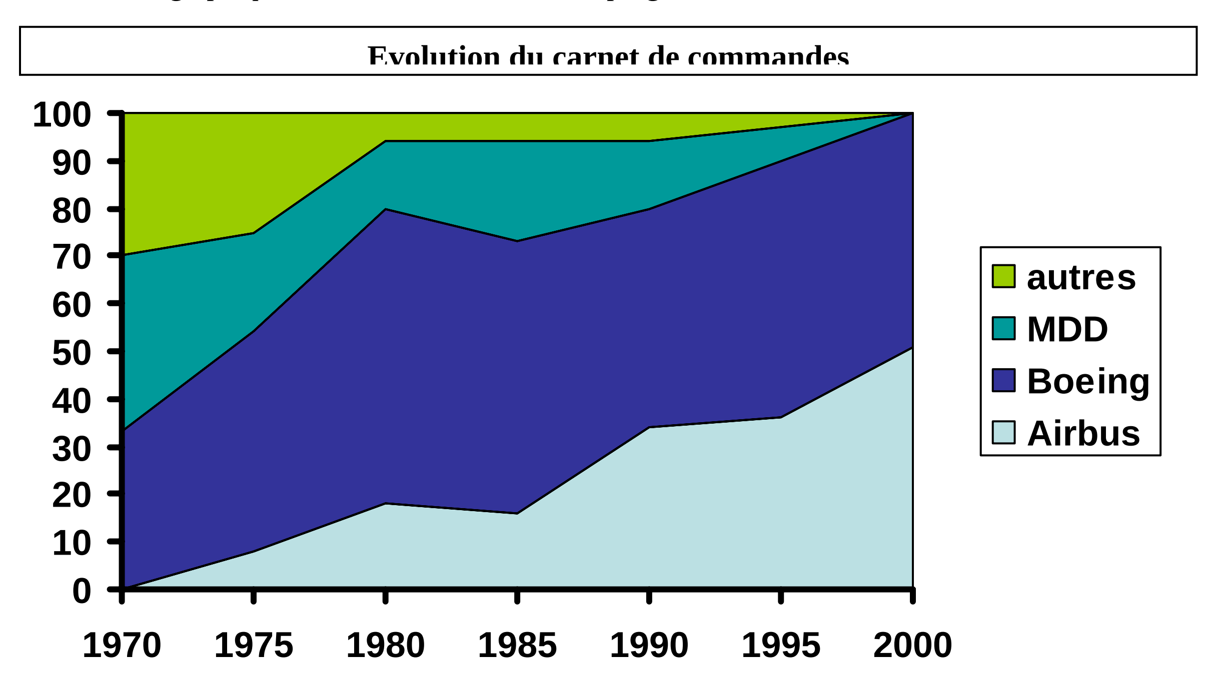
L'organisation de la coopération va démontrer ici sa grande efficacité en surmontant tous les obstacles mis sur sa route ; une telle réussite aurait dû conforter sa situation mais il n'en fut pas ainsi, son organisation étant de plus en plus contestée par ses partenaires.

La confirmation de l'efficacité de la coopération :

En dépit de sa propre vulnérabilité, Airbus fait mieux que résister et prend même l'avantage sur son adversaire à la fin des années 90 ; deux domaines soulignent l'épanouissement d'Airbus dans sa compétition avec Boeing, le commerce avec une pénétration équilibrée du marché et la production avec la démonstration d'une grande efficacité industrielle.

Le partage du marché avec Boeing :

La pénétration commerciale d'Airbus ne cesse de croître tout au long de la période au fur et à mesure des mises en service des nouveaux produits : d'un niveau de 16% en 1985, la part du carnet mondial des commandes franchit les seuils de 30% en 1990 et de 40% en 1994 avant d'atteindre l'objectif recherché de 50% en 1999 ; avec ce résultat, une étape essentielle pour la pérennité de l'entreprise a été ainsi franchie. Le graphique ci-dessous montre la lente progression d'Airbus dans ce domaine.



L'excellence au plan industriel :

En matière d'efficacité industrielle, la performance d'Airbus est plus inattendue : comment une telle organisation peutt-elle faire mieux qu'une entreprise de référence comme Boeing ?
Dans le domaine de la production, le parcours d'Airbus impressionne avec une cadence annuelle de livraisons multipliée par 10 entre 1986 et 1999 (de 29 à 294), un cycle de production réduit de 50% et un prix de revient divisé par 2.
La croissance de la cadence de production a pour principale origine le succès du programme A320 (celui-ci représente plus de 75% des livraisons en 1999). La crise des livraisons de 1993 à 1996 affecte moins Airbus que ses compétiteurs américains obligés de réduire leurs activités de plus de 50% ; en effet pour le système Airbus, une pénétration croissante sur le marché et l'arrivée en production d'un nouveau programme (l'A330-A340) atténuent les conséquences de la récession. Une grève longue de quinze semaines chez BAe à partir d'octobre 1989 a en revanche des effets significatifs sur le programme de livraisons mais le système démontrera à cette occasion toute sa réactivité en récupérant en moins d'une année les retards accumulés.

Le renouvellement des moyens de transport aérien entre sites industriels représente un lourd mais nécessaire investissement ; en effet, la flotte vieillissante des Super Guppies ne permet plus de répondre aux exigences croissantes du transport ce qui conduit Airbus Industrie à lancer en décembre 1990 le produit Béluga. Celui-ci est conçu selon le principe du Super Guppy appliqué à une cellule A300-600 dont le plancher est surmonté d'une vaste soute dimensionnée pour les besoins de transport ; l'abaissement du poste de pilotage permet l'installation d'une porte de chargement dans le prolongement de la soute ce qui en améliore l'efficacité opérationnelle. Le Béluga, mis en service au début 1996, se révèle un remarquable outil de transport et permet le retrait progressif des Super Guppies.
En matière de coûts, les actions de réduction conduisent à des résultats remarquables. Rappelons les conséquences de la guerre des prix initiée par Boeing en 1994 ; pour suivre les baisses de prix de vente, les partenaires s'imposent des objectifs de réduction de coûts du même ordre de grandeur selon des plans d'actions adaptées à chaque part de production et chaque culture d'entreprise ; les résultats à l'avantage d'Airbus dans cette compétition avec Boeing démontreront la réactivité et l'efficacité de la coopération, que ce soit dans le respect des délais ou dans la tenue des objectifs de coûts ; ainsi en 1997 Boeing est conduit à reporter la livraison de plusieurs dizaines d'avions et à afficher des pertes importantes alors que le système Airbus atteint sans problème sa montée en cadence et ses propres objectifs de réduction des coûts.

La contestation de la structure de coopération :

Un nouveau modelage de l'industrie européenne

En Allemagne poussé par le pouvoir politique, le groupe Daimler-Benz achève en 1989 la restructuration des activités aéronautiques et d'armement en prenant le contrôle de l'ensemble des industries concernées (voir ENCART N° 5) et en les regroupant dans une société holding DASA.

La reprise de MBB et les aides du gouvernement allemand

« La reprise de MBB et de sa filiale Deutsche Airbus estt complexe en raison des implications gouvernementales dans les activités Airbus ; en effet, la GMBH Deutsche Airbus ne survit que grâce aux garanties apportées par l'État allemand auprès des banques assurant son financement. Pour assainir la situation, un contrat cadre est signé en septembre 1989 entre les quatre parties concernées (République Fédérale d'Allemagne, Daimler-Benz, MBB et Deutsche Airbus) : l'État allemand prend à sa charge l'apurement des aides et des garanties pour un montant de 7 milliards de marks et Daimler accepte de son côté d'investir 1 milliard de marks dans la nouvelle entreprise.
A partir d'informations publiques, j'ai pu reconstituer le montant cumulé des aides apportées par le gouvernement allemand à son industriel depuis le démarrage d'Airbus en 1969 ; le chiffre cumulé fin 1998 s'élève à 10 milliards de marks se décomposant en :
- avances apportées : + 7,5 milliards de marks,
- remboursements effectués : - 3,5 milliards de marks,
- autres aides : + 6 milliards de marks. »

Dans le nouvel ensemble, Daimler impose sa forte culture d'entreprise avec ses modes de pensée, ses méthodes de travail et ses équipes. Plusieurs responsables d'Airbus chez MBB et Deutsche Airbus ne peuvent s'adapter au nouvel état d'esprit et doivent quitter l'entreprise ; ils sont remplacés par une nouvelle génération formée par Daimler et peu initiés au fonctionnement du système Airbus : l'esprit de la coopération ne sera plus le même (voir ENCART N° 6).

Le comportement du nouveau partenaire allemand

L'attitude du partenaire allemand change totalement : il passe d'une position modeste et attentive à une posture présomptueuse et suffisante ; on retrouve ici le comportement de Daimler déjà rencontré lors sa fusion avec Chrysler ou de sa prise de contrôle de Mitsubishi.
Le climat des relations à l'intérieur de la coopération en est perturbé et le système est à plusieurs occasions contraint à suivre des orientations contraires à son efficacité : rappelons-nous les revendications relatives au programme A320 et la coopération avec Boeing sur l'avion de 500 places.
Dans mon domaine, la plupart de mes correspondants allemands avec lesquels un climat de confiance s'était établi au cours du temps vont disparaître. Cette évolution sera dommageable pour la coopération car elle ne facilitera pas le traitement « pacifique » des difficultés inhérentes à notre coopération ; pendant de longues années, ma position de « vieux sage » m'avait permis de régler un grand nombre de litiges ; à partir de 1994, il n'en fut plus ainsi car je ne trouvais plus chez le partenaire allemand de correspondants ouverts à de telles démarches. »

En Grande Bretagne, la société British Aerospace reprend les activités des arsenaux de la Royal Ordonnance du constructeur automobile Rover et élargit ses domaines d'activité à l'immobilier et à la téléphonie mobile. Au fur et à mesure de cette expansion, l'entreprise se transforme en s'éloignant de sa culture aéronautique initiale pour devenir le chantre du libéralisme dans le système Airbus.

De son côté, Aérospatiale demeure une entreprise du secteur public et dans un monde ouvert options libérales, une telle situation constitue un handicap pour les discussions à venir. Après une tentative de rapprochement avec Dassault, il faut attendre l'année 1998 pour voir Aérospatiale se marier avec MATRA et 1999 pour assister à la privatisation de l'entreprise ainsi fusionnée.

Ces évolutions modifient les comportements des partenaires dans le système Airbus. Alors qu'une alliance objective entre les constructeurs français et allemands présidait depuis l'origine aux destinées d'Airbus, le slogan libéral rapproche les partenaires britannique et allemand et isole le partenaire français rejeté pour son appartenance au secteur public. Le relâchement des liens ancestraux entre Aérospatiale et MBB témoigne de la nouvelle situation : la plupart des alliances en gestation à la fin de la décennie 80 seront abandonnées et seule la création d'Eurocopter en janvier 1992 rappellera l'entente passée ; Les stratégies conflictuelles entre les deux groupes dans le domaine des avions régionaux exacerbent encore plus les relations (voir ENCART N° 7).

Une coûteuse fascination pour les avions régionaux

Dans le domaine des avions régionaux, les partenaires français et allemand ont tous les deux la même ambition : prendre le leadership du marché. Ce même empressement va mettre à mal au début des années 90 une entente de plus de vingt années dans la construction aéronautique civile.
Aérospatiale associé avec Alenia dans l'ATR, tente de prendre le contrôle de Havilland of Canada dont Boeing cherche à se défaire ; l'accord d'avril 1990 pour la reprise de l'entreprise est invalidé en octobre 1991 par un veto de la Commission européenne pour abus de position dominante à la suite d'une saisine par Fokker et BAe. « Personnellement, je fus rassuré par cette décision car j'étais convaincu qu'Aérospatiale n'avait pas les ressources pour investir dans les deux secteurs d'activité et Airbus devait rester la priorité. »
De son côté, DASA renforce sa position en reprenant Fokker en avril 1993 et s'en sépare en janvier 1996 après avoir investi à fonds perdus plus de 3 milliards de marks dans l'opération.
« Que de ressources employées pour satisfaire de tels ego alors que celles-ci auraient été bien utiles pour préparer Airbus à la rude confrontation qui l'attend avec Boeing ! »

La mise en cause du GIE et de son fonctionnement :

Ces nouveaux comportements des partenaires amènent une contestation de la structure de la coopération. Et pourtant, sa pertinence peut se mesurer au chemin parcouru depuis son lancement : dans le domaine technique avec la qualité des produits réalisés, dans le domaine commercial avec la conquête progressive du marché, dans le domaine industriel avec la montée en puissance de l'outil de production et dans le domaine financier avec l'avantage pris par Airbus lors de la guerre des prix de revient lancée en 1993 par Boeing.
« Plusieurs réflexions menées sur le sujet ont montré que l'efficacité industrielle de la coopération reposait sur trois facteurs : la spécialisation des centres industriels (voulue et imposée par Félix Kracht), la grande réactivité du système (grâce à la séparation de la direction générale et des fonctions opérationnelles) et la mise en place de forfaits dans les relations internes. »
La recherche permanente d'une organisation efficace en dépit des implications contraignantes de la coopération ont conduit à une structure contractuelle originale qui en rend la lecture difficile pour les non-initiés. Tant que le système est resté entre les mains de ses concepteurs, toutes les parties acceptaient ses spécificités opératoires ; en revanche après le départ des pionniers, les nouveaux arrivants vont le rejeter parce qu'il ne correspond pas aux standards de gestion des entreprises.

Au-delà de son caractère non classique, que reproche-t-on au système Airbus ? En premier, la lourdeur de son processus de décision apparaît pertinente car l'application des statuts du GIE exigeaient l'unanimité des membres dans toute décision stratégique ; toutefois l'histoire d'Airbus montre qu'aucune défaillance n'est intervenue sous ce prétexte.

Un autre point de controverse est l'opacité des coûts : celle-ci n'est que le prolongement du traitement forfaitaire des prestations ; toutes les expériences de coopération dans la transparence financière (Concorde, produits militaires…) ont suffisamment montré leur inefficacité pour que l'on ait retenu un autre principe dans l'édification d'une coopération soumise à la dure loi de la concurrence.
Derrière les critiques du système se cache une autre motivation pour DASA et BAe : affaiblir la position centrale d'Aérospatiale dans le système en exploitant les prétendues faiblesses liées à son appartenance au secteur public. Les messages envoyés par DASA et BAe sont repris par des médias et des administrations plus ouverts aux prises de positions libérales, même si celles-ci reposent sur des raisonnements simplistes ; avant même le démarrage des discussions, Aerospatiale est mis dans une situation de faiblesse ce qui ne facilitera pas la défense de ses intérêts dans les négociations à venir.

Le système est ainsi entraîné à promouvoir une évolution de son organisation au fur et à mesure des réflexions menées sur le sujet. Trois démarches, en1987, 1991 et 1995, vont être nécessaires avant d'aboutir en 2000 au nouvel Airbus créé sous la forme d'une SAS (Société par actions simplifiée de droit français) détenue à 80% par EADS et à 20% par BAe Systems. Le GIE cède alors la place à la nouvelle organisation après trente années de bons et loyaux services (voir ENCART N° 8).

Le système Airbus dans le cadre du GIE: « mon enfant »

« Mon exposé peut sembler critique vis-à-vis des démarches entreprises pour faire évoluer le système Airbus : c'est vrai et je tiens à m'en expliquer car pour beaucoup je ne peux être crédible pour en parler du fait de ma participation dans sa conception.
Cette organisation est considérée comme mon « enfant » du fait de mon implication dans la mise en œuvre des quatre textes fondateurs de la coopération :
- *l'accord intergouvernemental de mai 1969,*
- *les statuts du GIE entérinés en décembre 1970,*
- *la convention cadre entre Airbus et l'Agence exécutive en juin 1971,*
- *les accords industriels de série conclus en mars 1968.*

Je reconnais être marqué par une telle expérience, mais étant celui qui a le plus approfondi son fonctionnement, je pense avoir le droit et le devoir de l'analyser, d'en reconnaître les faiblesses et d'en défendre l'efficacité. »

Épilogue : la contribution française au succès d'airbus

Arrivé aux termes de cet exposé, que peut-on conclure ? En premier, cette extraordinaire aventure a permis à l'industrie européenne d'atteindre une maturité aussi brillante qu'imprévue dans le domaine concurrentiel de la construction aéronautique civile ; il est sûr que les erreurs de nos concurrents américains nous ont aidés, mais cela ne doit pas nous conduire à minimiser les trente années d'efforts, d'intelligence et d'imagination qui ont permis d'atteindre ce résultat. L'histoire d'Airbus n'est pas terminée et il reste encore de nombreux chapitres à vivre et écrire mais nous laisserons à d'autres le soin d'en parler.

La contribution française a été essentielle dans la réussite de la coopération Airbus et j'aimerais en rappeler les apports les plus marquants dans les domaines du savoir-faire technique et de l'efficacité industrielle ; ceci ne doit pas nous faire oublier les autres contributions françaises à la réussite de la coopération que ce soit en matière de stratégie de produits (A300, A320, et famille A330-A340), d'élaboration d'une administration efficace de la coopération (l'accord intergouvernemental, statuts du GIE, convention cadre et accords industriels) et de mise en place des infrastructures nécessaires (Autorités de Certification, centres d'essais au sol et en vol).



Aérospatiale a eu un rôle majeur en matière technique grâce à l'expérience acquise lors des programmes précédents et au développement de son savoir-faire d'intégrateur tout au long des programmes : il est intéressant de remarquer ici que les domaines de responsabilité Aerospatiale recouvrent ceux que Boeing conserve dans ses programmes.

Cette contribution est à l'origine des succès commerciaux d'Airbus et l'on ne répétera jamais assez l'importance de Concorde dans cette réussite ; il suffit de regarder les grandes innovations apportées par les produits Airbus pour voir que celles-ci prolongent chaque fois des avancées testées sur Concorde : commandes de vol électriques, architecture et intégration des systèmes, aménagement et ergonomie du poste de pilotage, centralisation des alarmes, analyses de sécurité… ; il faut reconnaître toutefois que cette « fontaine de technologies se tarit de jour en jour et qu'il devient urgent de prolonger l'effet Concorde par une politique de recherche dynamique si l'on ne veut pas voir Boeing dépasser Airbus sur ce plan.

L'efficacité industrielle est aussi une priorité permanente de la Division Avions d'Aerospatiale tout au long de l'histoire d'Airbus car l'entreprise doit assurer par elle-même la montée en puissance de son outil technique et industriel (voir ENCART N° 9).

Les contributions de l'Etat actionnaire à Aerospatiale

« Aérospatiale n'a bénéficié sur le plan industriel d'aucune aide gouvernementale à la différence de son partenaire allemand ; les aides apportées par le gouvernement français concernent uniquement les avances remboursables ; la situation à la fin 1997 correspondait à :

- *un montant cumulé des avances de 19 milliards de francs,*
- *un montant cumulé des remboursements de 10 milliards de francs.*

La situation nette s'établit à cette date au niveau de 9 milliards de francs, montant très inférieur au total du soutien apporté par le gouvernement allemand et estimé ci-dessus à 10 milliards de marks soit 34 milliards de francs.

En tant qu'actionnaire d'Aerospatiale, l'Etat n'a pas non plus apporté sous forme d'augmentation de capital les ressources nécessaires à l'extension de ses activités aéronautiques civiles ; heureusement que les marges dégagées par quelques contrats militaires à l'exportation ont permis de couvrir les forts besoins d'investissement qui y étaient attachés. »

Les efforts portent en priorité sur les coûts de production et les améliorations s'enchaînent au fur et à mesure des programmes. Avec les perspectives de croissance attachées au programme A320, un changement plus radical s'impose et Jacques Plenier, directeur de la division, lance en 1987 une « démarche industrielle » bouleversant de fond en comble l'organisation et les méthodes de travail de l'entreprise ; les conséquences en terme d'efficacité seront très appréciables. Cette démarche est complétée au milieu des années 1990 par un nouveau plan de réduction des coûts (25 à 30%) consécutif à la guerre des prix de vente initiée par Boeing (voir ENCART N° 10).

Aerospatiale-Avions le constructeur le plus productif

La Division Avions va ainsi devenir l'entreprise la plus performante dans le secteur de la construction aéronautique civile.

« Sur la base d'une veille économique permanente, j'ai réussi à reconstituer l'évolution de la compétitivité des principaux avionneurs civils au cours de la décennie 90. Le paramètre représentatif de l'efficacité industrielle est la marge de production (écart entre le prix de vente et les coûts de production) exprimée en % du chiffre d'affaires : dans une saine gestion, ce paramètre doit dépasser 20% pour couvrir l'amortissement des développements, les frais de structure, les taxes et la rémunération des actionnaires.

Pour l'année 1997 après avoir corrigé des effets monétaires, les niveaux de marges estimées pour les activités avions civils étaient de :

23% pour Aérospatiale Avions,
13% pour Daimler-Benz Airbus (anciennement Deutsche Airbus),
21% pour Bae
17% pour Boeing. »

Lors de la fusion avec MATRA, Jean-Luc Lagardère va découvrir avec Airbus un joyau inattendu dans les actifs de l'entreprise publique. Malheureusement ces mérites n'étaient pas reconnus au sein de la société Aérospatiale et ceci s'avérera très dommageable dans les valorisations menées tant pour la fusion Aérospatiale-MATRA que lors de la création de EADS (voir ENCART N° 11).



La regrettable valorisation d'Aerospatiale-Avions

« La direction générale d'Aérospatiale de l'époque ne croyait pas à l'efficacité de sa division et le nouveau président avait une vision déformée des activités Airbus ; celui-ci considérait Airbus comme la « danseuse » de ses prédécesseurs dilapidant les ressources dégagées par les activités militaires dont il avait la responsabilité. Je rappellerai deux circonstances où une reconnaissance des mérites de la division avions aurait amené une meilleure appréciation de l'activité Airbus dans les négociations :

- *la politique de couverture de change menée à l'époque ne reposait pas sur une gestion du dollar en prolongement des activités avions : inquiet des conséquences, je m'en étais ouvert en 1997 dans une lettre personnelle au président mais je fus éconduit ; les conséquences en furent très lourdes lors la fusion avec MATRA (je les ai estimés de l'ordre de 10 milliards de francs à partir de la documentation distribuée pour la fusion Aérospatiale-MATRA) ;*
- *à l'occasion de la fusion EADS, les valorisations retenues pour les activités Airbus ont été acceptées par les négociateurs français sur la base d'une plus grande efficacité du partenaire allemand de l'ordre de 1 milliard de francs annuel alors que toutes mes analyses aboutissaient au résultat opposé ; le constat dans les comptes fusionnés d'Airbus confirmera mes dires mais il sera trop tard pour revenir sur les résultats de la négociation. Ayant quitté la vie active en 1999 je n'ai pas participé aux discussions bien que j'ai proposé mon aide si on l'estimait utile.*

Vis-à-vis de tous ceux qui ont fait confiance à la division dans cette recherche d'efficacité, je me sens redevable de faire connaître ici leurs performances et ceci est la raison de ce plaidoyer. Dans le même registre, j'avoue ressentir encore aujourd'hui une amertume et un ressentiment pour ceux qui n'ont pas su mieux mettre en valeur l'apport de leurs personnels plus de trente années durant à une aussi belle aventure. »



Photo : P. Chenu

Aux commandes de l' A380



Lorsqu'il se réveille au matin du 27 avril 2005, Jacques Rosay, chef pilote d'essais d'Airbus, réalise qu'une journée historique commence pour lui et pour l'aviation : il va faire décoller l'A380 pour son premier vol. Il nous raconte minute par minute, ce qu'il a vécu tout au long de ces heures hors du commun. On l'accompagne dans les préparatifs, on participe à la concentration extrême qui règne au moment du décollage et des phases délicates du vol, puis c'est le retour, le bonheur d'avoir réussi, l'accueil chaleureux de la foule et la pression des médias. Dans les moments plus tranquilles, il se souvient de son enfance, dans l'épicerie d'un village de Provence, et il retrace le chemin qui l'à conduit jusqu'aux commandes du plus gros avion de ligne du monde.

Cet ouvrage original va au-delà d'une simple histoire d'aviation. A partir de ces expériences aériennes, Jacques Rosay nous conduit dans un univers bien à lui et nous livre ses réflexions sur une multitude de sujets souvent inattendus, comme l'éducation de ses enfants, la cuisine des petits pois, ou encore le caractère érotique qu'il décèle dans les essais de décrochage. Il démontre ainsi que l'on peut être engagé dans une aventure qui relève de la plus haute technologie sans perdre son humour ni son esprit critique, et sans que jamais la machine ne prenne le pas sur l'homme.

Jacques Rosay est ingénieur à l'école de l'air, pilote de chasse, pilote d'essais et pilote de ligne. Après avoir commencé sa carrière sur Mirage III E, il devient chef pilote au Centre d'essai en vol. Il teste pendant cette période plus de cent soixante types d'avions civils et militaires, dont le Mirage 2000 et le Rafale A. Recruté par les autorités de certification européennes, il s'occupe alors des essais de nouveaux types d'avions de ligne, dont l'A340 et l'A330 ; il vole également pour Air France. En 1995, il entre chez Airbus, et l'année suivante, est chef pilote de projet de l'A3XX, futur A380

English summary

Jacques Rosay graduated from the École de l'Air, became a fighter pilot, test pilot as well as an airline pilot. After beginning his career flying Mirage IIIE, he became chief test pilot of France's Flight Test Centre, where he was project pilot for Mirage 2000N and Rafale A programmes. During this period, he flight tested more than 160 types of military and civilian aircrafts.

After joining the European Joint Aviation Authorities, he worked as a certification test pilot on airliners amongst which the Airbus A340 and A330, and also flew part time for Air France.

He joined Airbus in 1995 and the following year became the project pilot for the then called A3XX – which later evolved into the A380. On 27th April 2005, he was the pilot-in-command for the big aircraft's maiden flight. Since 2000, Jacques Rosay is Airbus's chief test pilot.

On 27th April 2005, Jacques Rosay woke up to an historical day for him and for aviation: he would soon fly the A380 for its first flight.

In this fascinating account, he tells exactly what he went through along these outstanding hours. The reader accompanies him while he's getting ready, stands with him during the extreme concentration just before the take off and during the most delicate phases of the flight, and then, after landing, shares his pleasure of having completed the flight, together with the warm welcome of the crowd and the pressure from the media.

During the quiet times of the flight, he remembers his childhood in southern France, in his parents' grocery shop, and recalls the way from the village where he was born to the controls of the world's biggest airliner, through the several stages of his career as a test pilot, from which danger is never far away.

This unique book goes beyond a bare story of aircraft. From his flying experience, Jacques Rosay takes us into his own world and gives us his personal thoughts on most unexpected topics, such as upbringing his children, cooking green peas or discerning the erotic nature of stall tests. He thus proves that while being involved in a high technological enterprise, he keeps his sense of humour and his critical mind, and will never let the machine take over the man.

Aeromed N°27 nov. 2007

Nungesser et Coli ont décollé du Bourget, à l'aube, un dimanche du mois de mai 1927, pour tenter de réaliser la première traversée aérienne entre Paris et New-York.

Ils ont quitté le sol de France vers Etretat, puis l'avion s'est sublimé dans les brumes de l'Atlantique.

Malgré les nombreuses recherches entreprises, on n'a jamais retrouvé les traces de « l'Oiseau blanc » et de son glorieux équipage, et aujourd'hui l'issue de ce raid reste toujours mystérieuse.

Cela fait plus de 80 ans que dure le silence et il ne faut pas que cette énigme tombe dans l'oubli. C'est le but de ce livre.



Il s'appuie sur le déroulement de la tentative de Nungesser et Coli telle qu'elle fut décrite à l'époque et au cours des années qui suivirent, mais l'auteur utilise sa verve et sa passion pour entraîner le lecteur au coeur de la vie des années vingt, au moment des années folles. On comprend mieux ainsi l'élan patriotique qui habitait alors nos aînés, ainsi que le tempérament aventurier des pilotes qui s'étaient illustrés quelques années auparavant dans le ciel des pays en guerre.

L'auteur évoque au fil des pages le génie inventif des hommes du moment et le contexte des préparatifs, mais aussi les incroyables enjeux de la course à l'exploit face à l'Amérique. A la suite de la disparition de ces deux héros, la détresse nationale qui envahit le France est évoquée de manière particulièrement émouvante.

Un livre exaltant, un livre pour tous. Commander à FALLIEROCH@AOL.COM

Et toujours….notre **AAA**

Aeromed N°27 nov. 2007

